ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **8**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

(Esercizi 2005 e 2006)

Trasmessa alla Presidenza il 19 maggio 2008

VOLUME II

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

Volume I

Determinazione della Corte dei conti n. 40/2008 del 6 maggio 2008 ..... *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per gli esercizi 2005 e 2006 ..... » 9

DOCUMENTI ALLEGATI.

Esercizio 2005:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... » 155

Bilancio consuntivo ..... » 273

Relazione del Collegio sindacale ..... » 381

Volume II

Esercizio 2006:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... » 7

Relazione del Collegio sindacale ..... » 291

Bilancio consuntivo ..... » 549

PAGINA BIANCA

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

RFI SpA

BILANCIO DI ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2006

PAGINA BIANCA

BILANCIO
2006

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e, attualmente, tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato prima e di Ferrovie dello Stato dopo).
La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

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

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

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	MASERA Rainer Stefano
Amministratore Delegato	
Fino al 24 settembre 2006	MORETTI Mauro
Dal 25 settembre 2006 (OdS n.216/P)	ELIA Michele Mario
Consiglieri	
Fino al 27 aprile 2006	BASILE MAURIZIO
Fino al 24 settembre 2006	SOPRANO VINCENZO
	DE SILVIO Vittorio
	MANDARINO Nicola
	LO BOSCO Dario

Collegio Sindacale:

Presidente	SETTIMI Giancarlo
Sindaci effettivi	GATTI Serafino
	ROSACE Santo
Sindaci supplenti	LOGOTETO Giovanni
	MARENGO Guglielmo

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

INDICE

Lettera del presidente

Informazioni di carattere generale

Rapporti con lo Stato

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Gestione finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

- Indagini e procedimenti giudiziari in corso
- Decreto legislativo 231/2001
- Decreto legislativo 196/2003
- Informativa relativa all'art. 2497 ter

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale attivo
- Stato patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO 1 – Rendiconto finanziario

ALLEGATO 2 – Relazione del Collegio Sindacale

ALLEGATO 3 – Relazione della Società di Revisione

RFI

FERROVIE DELLO STATO 100 CENTENARIO 1905 - 2005

Il Presidente

Signor Azionista,

1. con l'approvazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2006 si conclude il mandato dell'attuale Consiglio di amministrazione di RFI. Al momento della sottoscrizione della presente lettera - che accompagna il Bilancio 2006, presentato al Suo vaglio in Assemblea - per le ragioni di seguito indicate, non risulta ancora concluso il processo di definizione del Piano d'impresa della società per il periodo 2007-2011. Si ha, comunque, fondato motivo di ritenere che tale Piano, in corso di elaborazione di concerto con la Capogruppo, verrà definito nel prossimo futuro, anche in virtù della positiva interlocuzione avviata con il Ministero delle Infrastrutture, con il Ministero dei Trasporti e, per il tramite della Capogruppo, con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e con la Presidenza del Consiglio.

2. Nell'arco dell'ultimo triennio e, segnatamente nel 2006, RFI ha proseguito le azioni di efficientamento dei propri processi di *business*, come dimostrano sia il consistente miglioramento degli indicatori di produttività (cfr. tav. 1), sia la dinamica dei costi operativi (cfr. tav. 2), molto contenuta nonostante il rilevante aumento dei prezzi delle materie prime (rame/petrolio) e l'impatto del costo del lavoro, il cui incremento è stato determinato dall'applicazione del nuovo contratto collettivo nazionale.

3. I rilevanti miglioramenti gestionali operati nel 2006, nonché l'aumento dei ricavi da mercato (maggiori del 20% rispetto all'esercizio precedente), ampiamente illustrati in bilancio, non sono stati sufficienti, tuttavia, a compensare la forte riduzione sia dei corrispettivi da Stato (contributi in conto esercizio) per i servizi di mantenimento in efficienza della rete e degli impianti ferroviari a carico di RFI, sia dei trasferimenti di cassa necessari alla nostra società per far fronte ai pagamenti relativi agli investimenti in corso sulla rete convenzionale/tradizionale.
Occorre, viceversa, riconoscere con soddisfazione che la costruttiva interlocuzione con il Governo ha consentito di affrontare e risolvere, per l'anno 2006, le problematiche relative al finanziamento del completamento della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

4. Con riferimento alla gestione ordinaria, nel 2006, lo Stato ha erogato a RFI contributi in conto esercizio pari a 902 mln di euro[1], riducendo del 30% e, cioè, di 387 mln euro, i contributi erogati nel 2005. Esclusivamente a causa di tale riduzione, nel 2006 il conto economico di RFI ha registrato un saldo negativo sia a livello di MOL, sia di Risultato d'esercizio, rispettivamente per 111 e per 197 mln di euro (cfr. tav. 2 e 3).
Va, al riguardo, sottolineato che, in coerenza con le predeterminazioni di cui al C.d.P. 2001-2005 e in ragione degli obblighi di "servizio pubblico" posti dal Concedente a carico di RFI (peraltro aumentati nel 2006 a fronte della maggiore estensione della rete in esercizio e, comunque, integralmente assicurati da RFI), la nostra società, per il 2006, aveva richiesto allo Stato, mediante il Piano d'impresa trasmesso nel 2005 ai Ministeri competenti, la somma di 1.279 mln di euro.

5. Il risultato negativo del bilancio 2006 va esaminato anche alla luce delle disposizioni di cui al d.lgs. n. 188/2003 (che recepisce le direttive comunitarie nn. 12, 13 e 14 del 2001 in materia di infrastrutture ferroviarie) che vincolano la nostra Società al "tendenziale equilibrio" economico-finanziario. In ragione di tale vincolo, nonché della necessità di assicurare l'ordinata gestione e la sostenibilità dell'esercizio, è necessario che, al più presto, il suddetto equilibrio venga ripristinato, riassorbendo la negativa evoluzione dei conti del 2006.
Al riguardo, per il 2007, anche per il tramite della Capogruppo, è stata avviata un'interlocuzione con le competenti Autorità al fine di definire puntualmente l'effettivo ammontare (in parte subordinato alla capienza finale del "Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei trattamenti di fine rapporto [TFR] di cui all'art. 2120 del codice civile" istituito e gestito dall'INPS) delle risorse in conto esercizio che verranno trasferite a RFI. Il *Budget* 2007 ipotizza che tali risorse siano dell'ordine dei 1.050 mln di euro e, quindi, inferiori per 239 mln di euro rispetto alla quantificazione effettuata da RFI secondo i medesimi criteri della richiesta avanzata nel 2006. Pertanto, anche nel 2007, l'equilibrio economico-finanziario di cui al richiamato d.lgs.188/2003 al momento non sembra poter essere conseguito.
Auspicando, in ogni caso, un assestamento dell'ammontare dei contributi in conto esercizio 2007, tenuto conto dei vincoli di legge sopra richiamati, le ipotesi di Piano d'impresa RFI 2007-2011 predisposte dagli Uffici sono state elaborate in vista dell'obiettivo di riportare il conto economico della società in equilibrio a partire dal 2008 (cfr. tav. 4). Oltre a confermare l'impegno di RFI a realizzare, anche nel prossimo biennio, nel pieno rispetto delle esigenze di sicurezza, ulteriori miglioramenti gestionali,

[1] Tali contributi verranno contrattualizzati per il tramite del IV° addendum al C.d.P. 2001-2005, in corso di sottoscrizione tra questa società e il Ministro delle infrastrutture.

l'ipotesi di Piano condiziona il conseguimento nel 2008 dell'equilibrio di bilancio alla circostanza che lo Stato torni ad erogare ad RFI, come contributi in conto esercizio, la somma di 1.289 mln di euro e, cioè, ripristini il valore dei trasferimenti al livello *ante* 2006. Si tratta, ovviamente, di un'ipotesi "volontaristica", in quanto occorrerà evidentemente attendere, per la convalida definitiva, le disposizioni della legge finanziaria 2008. Proprio per tale ragione, sarebbe comunque importante che, sin da ora, le assunzioni previste dal piano 2007-2011 di RFI siano "validate", in linea di principio, dalle competenti Autorità.

6. Come sopra ricordato, il 2006 è stato anche caratterizzato dal progressivo deterioramento della situazione di cassa di RFI, determinato non solo dalla necessità di fare fronte all'indicato taglio dei contributi in conto esercizio, ma anche, e soprattutto, dalla divaricazione tra le risorse necessarie per realizzare gli investimenti in corso sulla rete convenzionale/tradizionale (e, cioè, 3.361 mln di euro) e quanto messo a disposizione di RFI in termini di cassa dallo Stato e dagli altri soggetti pubblici competenti. In questo contesto, va posto in rilievo che la legge finanziaria (LF) 2006 ha stanziato 315 mln di euro, con una riduzione di circa il 90% rispetto ai 3.005 mln di euro resi disponibili dalla LF 2005 (cfr. tav. 5).

Tra le diverse azioni poste in essere da RFI nel 2006 per coprire il *gap* fra disponibilità di cassa da LF e fabbisogni da Stato (pari a 2.994 mln di euro), oltre ad operazioni di autofinanziamento per il tramite di scissioni immobiliari del patrimonio non più strumentale all'esercizio ferroviario a favore di Ferrovie Real Estate, vi è la proficua interlocuzione avviata con il Governo. Grazie alla sensibilità manifestata dalle competenti Istituzioni, nella seconda parte del 2006, sono state individuate risorse pubbliche aggiuntive di cassa, di fonte sia nazionale, sia comunitaria, per un ammontare complessivo di 779 mln di euro (di cui 358 mln a valere su residui passivi vantati nei confronti dello Stato e relativi ad esercizi precedenti). Vanno, altresì, valutate positivamente le nuove regole che il legislatore, con la LF 2006, ha tracciato per *(i)* l'erogazione delle risorse di cassa per gli investimenti (modificando il criterio di erogazione di tali risorse: da aumenti di capitale sociale a contributi in conto impianti) e per *(ii)* la determinazione degli ammortamenti (introducendo, per l'infrastruttura ferroviaria, il metodo di ammortamento "a quote variabili in base ai volumi di produzione", in luogo di quello economico/tecnico).

Come anticipato, il quadro indicato non è, tuttavia, risultato a somma zero: a fronte della abnorme sproporzione tra il fabbisogno di cassa per investimenti e quanto effettivamente stanziato dalla LF, le disponibilità monetarie nette della nostra società

sono passate da un valore positivo di 1.581 mln di euro al 31.12.2005 a un valore negativo pari a 9 mln di euro al 31.12.2006 (cfr. tav. 6).

7. Le criticità di cassa retroagiscono direttamente sui piani d'investimento: è, pertanto, fondamentale proseguire l'interlocuzione avviata nel 2006 con le competenti Istituzioni al fine di superare le difficoltà che si prospettano per il futuro. Al momento, secondo quanto indicato dalla LF 2007, le problematiche relative alla carenza di risorse di cassa per gli investimenti sulla rete tradizionale si riproporranno significativamente nel 2008. Infatti, alla luce degli importi iscritti in tale legge, se per il 2007 e per il 2009 si stima un *gap* fra disponibilità di cassa da LF e fabbisogni da Stato pari, rispettivamente, a 318 e 292 mln di euro, nel 2008 si prevede che tale *gap* possa essere dell'ordine dei 2.210 mln di euro (cfr. tav. 5).
In questo contesto, occorre tener conto che RFI, al 31.12.2006, vantava nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) crediti per complessivi 2.672 mln di euro (partite collegate sia al *(i)* conto economico: 1.438 mln di euro, sia agli (ii) agli investimenti: 1.234 mln di euro -esplicitamente riconosciuti dal MEF con lettera 6/3/2007). Al riguardo, va anche ricordato che nel giugno 2006, la Capogruppo ha delegato il C.d.A. di RFI a deliberare, a partire dal 2007, aumenti di capitale sociale per un importo di 1 Mld di euro (il c.d. *gap* di liquidità), in più '*tranches*' e in un arco temporale di 3-4 anni, di cui la prima *tranche* di 250 mln di euro è stata sottoscritta e versata dalla Capogruppo nel gennaio 2007. In futuro, pertanto, per superare le indicate carenze di cassa, d'intesa con la Capogruppo e previa presa d'atto e validazione da parte delle competenti Istituzioni, potrebbe anche essere esplorata la possibilità di pervenire a forme di concorso al pre-finanziamento di taluni investimenti fondamentali da parte di RFI a valere sui richiamati crediti.

8. In conclusione, i risultati di conto economico e la situazione di cassa di RFI nel 2006 evidenziano il rilevante impatto degli *shock* generati dalla finanza pubblica. In questo contesto, la nostra società ha operato costantemente per contenere tale impatto, potendo contare su una notevole solidità patrimoniale, sul continuato impegno degli Uffici e del Consiglio di amministrazione – con il vigile controllo del Collegio sindacale - verso l'efficientamento, nonché sulla assidua attenzione verso le criticità finanziarie ed il contenimento dei costi (al riguardo, va ricordato il piano di contenimento predisposto per il progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli e, soprattutto, in prospettiva, per le sue estensioni).
Per i prossimi anni, al fine di assicurare l'efficienza gestionale di RFI, nonché la regolare attuazione delle opere pianificate – fondamentali per la modernizzazione, la competitività

e la crescita del sistema Paese - è urgente che le Istituzioni predispongano, anche nel contesto della definizione del nuovo Contratto di programma, un quadro di regole chiare ed efficaci, soprattutto quanto a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI, così da risolvere in maniera definitiva le problematiche d'investimento riscontrate nel 2006 che, come detto, si prospettano anche per gli anni a venire. Diversamente, gli interventi sulla rete tradizionale/convenzionale non potrebbero che subire, come indicato anche da codesto Azionista, drastici ridimensionamenti.

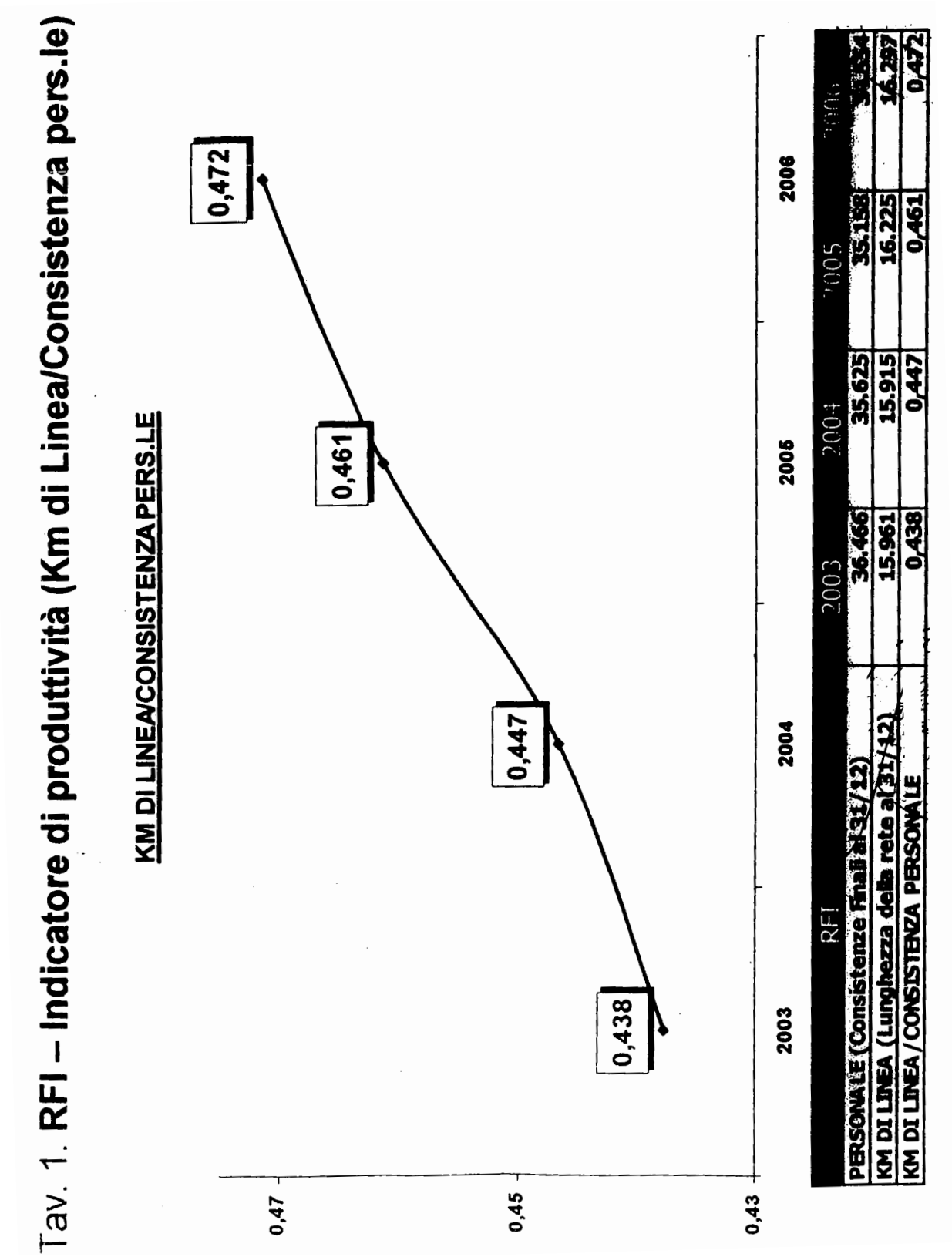
Infine, a fronte di un rinnovato e rigoroso impegno da parte di RFI al rispetto dei principi di economicità ed efficienza, è opportuno che lo Stato strutturi programmi puntuali ed inderogabili, su un arco pluriennale, dei flussi finanziari previsti per gli investimenti ferroviari, definendo, in particolare, meccanismi idonei ad assicurare *(i)* la "sincronia" tra gli stanziamenti di cassa previsti in legge finanziaria e l'effettiva erogazione di tali risorse a RFI, nonché *(ii)* il periodico adeguamento del canone d'accesso all'infrastruttura secondo criteri di trasparenza, certezza ed obiettività.

Ciò consentirà a RFI di predeterminare ed identificare con esattezza le risorse di cassa di cui potrà disporre nel corso degli anni, favorendo, tra l'altro, la diffusione anche nel settore ferroviario delle tecniche di partenariato pubblico-privato (PPP) e di *project financing*. Ciò, a sua volta, oltre a permettere di catalizzare risorse private aggiuntive, contribuendo ad allentare i vincoli di finanza pubblica, potrà migliorare i meccanismi di controllo dei tempi e dei costi operativi, ottimizzando, in tal modo, i risultati complessivi degli investimenti.

Roma, 4 aprile 2007

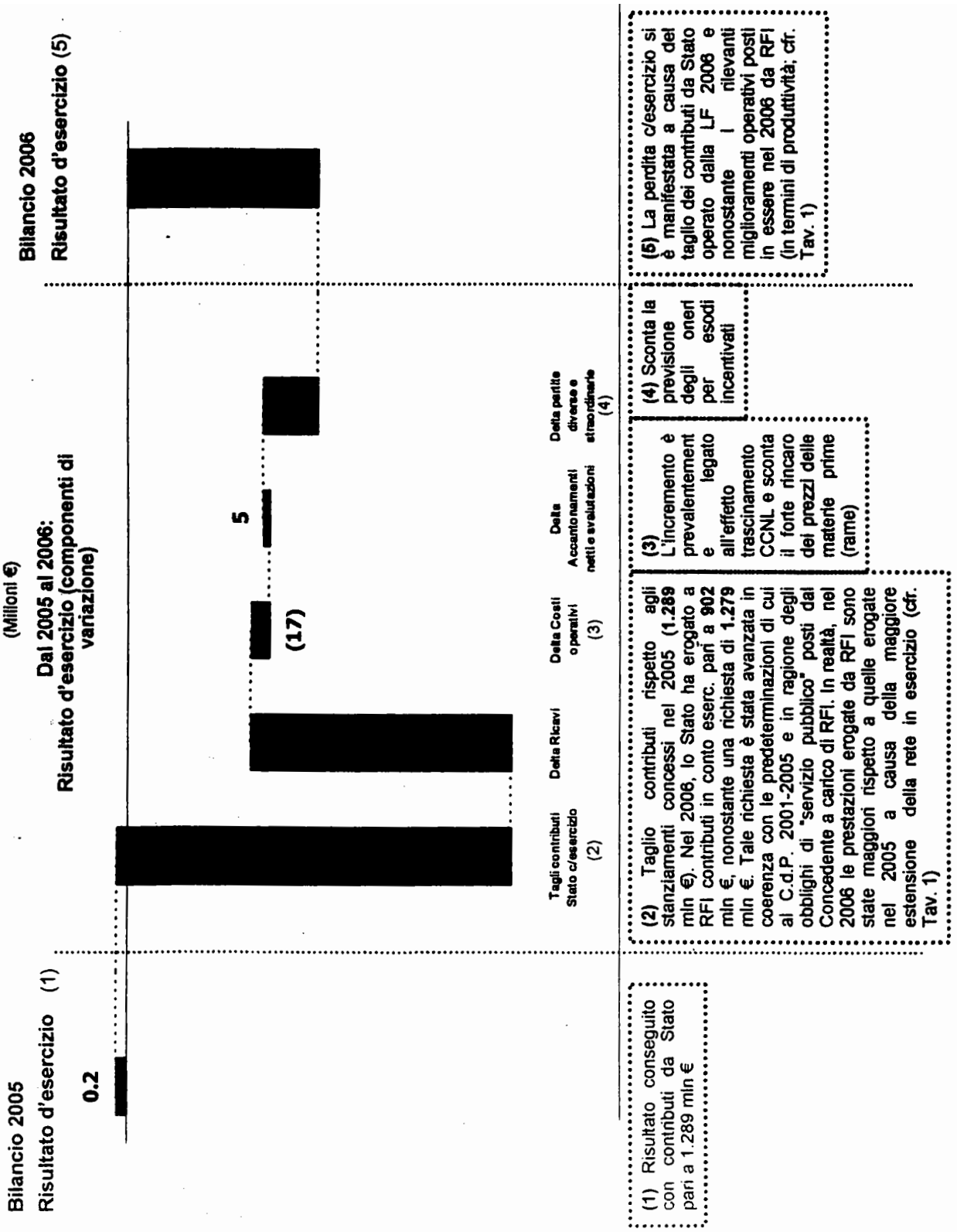
Rainer Masera

Tav. 1. **RFI – Indicatore di produttività (Km di Linea/Consistenza pers.le)**



RFI	2003	2004	2005	2006
PERSONALE (Consistenze finali al 31/12)	36.466	35.625	35.158	34.834
KM DI LINEA (Lunghezza della rete al 31/12)	15.961	15.915	16.225	16.297
KM DI LINEA/CONSISTENZA PERSONALE	0,438	0,447	0,461	0,472

Tav. 2. RFI - Risultato d'esercizio: bilanci 2005 e 2006



Tav. 3. **RFI - Conto economico riclassificato 2005 - 2006**

(in migliaia di euro)

	2005	2006	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.144.274	1.400.541	256.267
Ricavi da Stato e da altri Enti	1.289.467	901.866	(387.601)
Ricavi operativi	2.433.741	2.302.407	(131.334)
Costo del lavoro	(1.582.173)	(1.595.845)	(13.672)
Altri costi	(1.211.805)	(1.265.382)	(54.177)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	397.329	447.894	50.565
Costi operativi	(2.596.649)	(2.413.333)	(17.284)
MARGINE OPERATIVO LORDO	37.892	(110.726)	(148.618)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	159	(196.966)	(197.125)

Tav. 4. **RFI - Conto economico sintetico 2004-2011**

Bilancio | Budget | Piano

Valori in milioni di euro

DESCRIZIONE VOCI	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ricavi da mercato	1.036	1.144	1.401	1.497	1.588	1.692	1.847	2.028
Contributi da Stato	1.305	1.289	902	1.050	1.289	1.289	1.289	1.289
Totale ricavi operativi	**2.341**	**2.434**	**2.302**	**2.547**	**2.877**	**2.981**	**3.136**	**3.317**
Costo Lavoro	-1.535	-1.582	-1.596	-1.668	-1.684	-1.698	-1.725	-1.744
Costo del lavoro manovra	-	-	-	63	64	64	64	65
Costo del lavoro Facilities	-	-	-	-9	-9	-9	-9	-9
Totale Costo Lavoro perimetro attuale	0	-1.582	-1.596	-1.615	-1.629	-1.643	-1.670	-1.688
Altri costi operativi	-1.142	-1.211	-1.265	-1.322	-1.335	-1.345	-1.366	-1.392
Capitalizzazioni	337	397	448	380	364	364	373	372
Totale costi operativi	**-2.340**	**-2.396**	**-2.413**	**-2.610**	**-2.655**	**-2.679**	**-2.718**	**-2.763**
MOL	**1**	**38**	**-111**	**-63**	**222**	**302**	**418**	**553**
Ammortamenti	-1.830	-958	-455	-707	-713	-715	-723	-729
Utilizzo fondo ammortamento	1.830	958	455	707	713	715	723	729
Ammortamento RC netto	0	0	0	0	0	0	0	0
Ammortamento AV/AC	0	0	0	-25	-38	-79	-144	-245
Accantonamenti	-150	-113	-108	-50	-90	-70	-70	-70
Saldo proventi oneri diversi	115	54	57	0	0	0	0	0
Risultato operativo	**-33**	**-21**	**-161**	**-138**	**94**	**153**	**204**	**239**
Oneri finanziari	28	22	22	-20	-33	-42	-42	-42
Oneri finanziari AV/AC *(ex art.1 comma 84, LF 06)*	0	-5	-271	-175	-250	-331	-377	-403
Capitalizzazione *(solo AV/AC)*	0	5	271	175	250	331	377	403
Saldo proventi oneri straordinari	32	26	-31	0	0	0	0	0
Risultato ante imposte	**27**	**27**	**-171**	**-158**	**62**	**112**	**162**	**197**
Imposte di esercizio	-27	-27	-26	-43	-53	-56	-59	-61
Risultato netto	**0,3**	**0,2**	**-197**	**-200**	**9**	**56**	**103**	**136**

(*) Il budget 2007 ed il piano 2008-2011 sono stati costruiti in base all'ipotesi che lo Stato eroghi quali contributi in c/e rispettivamente la somma di 1050 mln e di 1289 mln di euro

Tav. 5. **RFI - *Cash Flow* investimenti 2005-2011**

(Valori in mln euro, netto IVA)

	Contabilizzazioni		*Budget*	Piano				
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**Totale periodo 2007-2011**
Tecnol. Sicurezza e Circolazione	589	703	664	664	690	650	604	**3.272**
Manutenzione Straordinaria	744	785	739	739	800	840	850	**3.968**
Altri Investim (Sist. Informativi, *Security*)	53	45	39	39	50	50	50	**227**
GS+CS+Pegasus	28	38	73	81	61	34	20	**270**
Upgrading/DCM	72	63	69	65	65	80	80	**359**
Navigazione	10	-	20	40	0	0	0	**60**
Totale parziale	**1.496**	**1.635**	**1.604**	**1.628**	**1.666**	**1.654**	**1.604**	**8.156**
Progetti di sviluppo infrastrutturale	**1.619**	**1.726**	**1.718**	**1.984**	**1.950**	**1.208**	**1.106**	**7.966**
TOTALE FABBISOGNI	**3.115**	**3.361**	**3.322**	**3.611**	**3.616**	**2.862**	**2.711**	**16.122**
di cui de terzi		52	64	57	47	22		190
di cui de Stato		**3.309**	**3.258**	**3.555**	**3.569**	**2.840**	**2.711**	**15.932**
Anticipo fabbisogni per avvio **cantierizzazioni**			165	370	235			
Anticipo fabbisogni per avvio **progettazioni**			20	87	30			
TOTALE FABBISOGNI DA STATO ***(compreso anticipo cantierizzazioni e progettazioni)***			**3.443**	**4.012**	**3.834**	**2.795**	**2.691**	**16.674**
Disponibilità Cassa da legge finanziaria (LF)	**3.065**	**315** (1)	**3.125**	**1.802**	**3.642**		**14.068**	⇨
***GAP* fra disponibilità da LF e fabbisogni**		**2.994**	**318**	**2.210**	**292**			

Inoltre, nel 2006, lo Stato ha erogato a RFI risorse aggiuntive per 358 mln di euro a valere sui residui passivi degli anni precedenti. Sono altresì state erogate ulteriori integrazioni pubbliche nazionali e comunitarie per 421 mln di euro. Si ricorda che, al 31.12.2006, RFI vantava crediti nei confronti del MEF per complessivi 2.672 mln di euro, di cui 1.438 mln di euro quali partite collegate al conto economico e 1.234 mln di euro quali partite collegate agli investimenti (questi ultimi esplicitamente riconosciuti dal MEF con lettera 6/3/2007). Si ricorda, altresì, che nel giugno 2006, la Capogruppo ha delegato il C.d.A. di RFI a deliberare, a partire dal 2007, aumenti di capitale sociale per un importo di 1 Mld di euro (il c.d. gap di liquidità), in più 'tranches' e in un arco temporale di 3-4 anni, di cui la prima tranche di 250 mln di euro è stata sottoscritta e versata dalla Capogruppo nel gennaio 2007. Tale operazione si è resa necessaria poiché, a seguito delle operazioni di scissione predisposte nell'ambito della "societarizzazione" di F.S. (avviata nel gennaio 2001), la Capogruppo aveva acquisito al proprio patrimonio componenti dell'attivo circolante di pertinenza di RFI (il c.d. *gap* di liquidità).

Tav. 6. **RFI - Rendiconto finanziario 2005 e 2006**

	2005	2006
		(valori in migliaia di euro)
Disponibilità monetarie nette iniziali	**1.895.550**	**1.580.580**
Flusso monetario generato da attività di esercizio	**226.081**	**(184.854)**
Flusso monetario generato da attività di investimento	**(3.643.899)**	**(3.943.096)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento	**3.102.848**	**2.538.668**
Dividendi erogati	0	0
Disponibilità monetarie nette finali	**1.580.580**	**(8.701)**
di cui: saldo del c/c intersocietario	1.222.524	(227.242)

PAGINA BIANCA

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

PAGINA BIANCA

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma

Nel corso del 2006 RFI ha proseguito il suo impegno nelle attività previste dal Contratto di Programma 2001-2005, prorogato secondo quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 159/2005 per l'anno 2006 così come di seguito dettagliato.

In particolare, nel mese di marzo RFI ha predisposto la relazione sullo stato di attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma fornendo un resoconto, sulla base dei dati di pre-consuntivo, della situazione degli investimenti infrastrutturali alla data del 31/12/2005. L'attività è disciplinata dall'art. 20, comma 2, lettera e) del Contratto, che dispone, inoltre, che la versione definitiva del documento, basata sui dati di consuntivo, sia redatta entro il mese di giugno. Quest'anno i dati definitivi non hanno presentato variazioni rispetto alle informazioni di pre-consuntivo, per cui la versione di marzo è stata integralmente confermata mediante comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al CIPE in data 23/06/2006.

In data 2 maggio 2006 è stato sottoscritto l'Accordo Preliminare al Quarto Addendum al CdP 2001-2005, approvato in precedenza dal CIPE nella seduta del 22/03/2006 (delibera n. 46), che ha allocato le risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005, al netto dei definanziamenti disposti della legge Finanziaria 2006 relativamente ai contributi per investimenti, e che ha formalizzato, con apposita clausola, la continuità dello stesso Contratto di Programma 2001-2005 a tutto l'anno 2006.

L'Accordo Preliminare ha come principali contenuti i seguenti argomenti:

- la proroga, per l'anno 2006, del CdP 2001-2005 secondo quanto disposto dalla delibera CIPE n. 159/2005;
- l'aggiornamento degli oneri di esercizio di cui alla Tabella 1 del CdP (rappresentati dagli oneri per la manutenzione ordinaria, ed in passato dai coefficienti K1 e K2 da corrispondere agli utenti della rete sino all'automazione, dai contributi ex art. 5 DPR 277/1998, nonché dai contributi per obbligo collegamenti ferroviari via mare) riportati per gli anni 2004 e 2005, già recepiti nei rispettivi bilanci di competenza;
- la ripartizione degli apporti al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il 2004 (pari a 5.451,5 milioni di euro), che tiene conto dei pareri resi dalle competenti Commissioni parlamentari in merito allo schema di 4° *Addendum* al Contratto e privilegiando l'attuazione dei programmi di investimento riguardanti le tecnologie finalizzate alla sicurezza della circolazione;
- la riallocazione di 549,5 milioni di euro rivenienti dalla rendicontazione di "progetti volano" inseriti nel Programma Operativo Nazionale dei trasporti (in seguito PON) 2000-2006 che individua un insieme di azioni rivolte a potenziare, riqualificare e razionalizzare le infrastrutture per la mobilità e i trasporti nelle Regioni del Sud Italia che rientrano nel Quadro Comunitario di Sostegno (in

seguito QCS) 2000-2006: la Campania, la Calabria, la Puglia, la Basilicata, la Sicilia e la Sardegna. Il PON è finanziato con risorse Fondi Europei di Sviluppo Regionale (in seguito FESR), di cui viene dato maggiore dettaglio nel paragrafo dei "Contributi Comunitari" della presente relazione sulla gestione a cui si fa rinvio;

la parziale rimodulazione di 16,23 milioni di euro (la rimodulazione complessiva è pari a 63,58 milioni di euro) secondo la tabella sotto riportata, delle risorse già allocate con il 3° Addendum ai 7 interventi nel Mezzogiorno dei quali il CIPE ha finanziato, con la delibera n. 91/2004, la progettazione preliminare:

(valori in milioni di euro)

LINEA	Stima parametrica della soluzione prescelta (*)	Costo progettazione preliminare
Taranto – Sibari - San Lucido	792	3,17
Venafro – Termoli	50	0,20
Palermo – Trapani	432	1,73
Siracusa – Ragusa – Gela	183	0,73
Roma – Pescara	1.184	4,74
Battipaglia – Potenza – Metaponto	865	3,46
San Gavino – Sassari/Olbia	550	2,20
Totale	**4.056**	**16,23**

(*)corrisponde al costo a vita intera dei progetti indicati.

- l'attuazione dei dispositivi previsti dalla citata delibera n. 91/2004 in merito al monitoraggio degli interventi (istituzione del monitoraggio degli investimenti nel settore sicurezza e diversa cadenza del *reporting* sul monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno).

L'articolazione dell'*Addendum* 4 risulta la seguente:

VOCE		(milioni di euro) IMPORTO
interventi per la sicurezza di cui alla bozza del 4° *Addendum*		479,8
interventi aggiuntivi per la sicurezza		700,0
manutenzione straordinaria (quota 2005 e anticipazione quota 2006)		665,9
contributi in corso di costruzione sistema AV		763,6
interventi indicati dalle Commissioni e opere di Legge obiettivo nell'ambito della bozza del 4° *Addendum:*		2.842,2
Linea adriatica	*32,0*	
Corridoio 5	*100,9*	
Linea tirrenica	*21,4*	
Nodi urbani	*128,7*	
Accesso Sempione	*4,6*	
Mezzogiorno	*1.531,9*	
Scali intermodali	*4,8*	
Legge obiettivo	*965,6*	
Altro (sicurezza)	*52,3*	
TOTALE		5.451,5

La quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno - al netto dei contributi ex *lege* 27 dicembre 2002, n. 289, previsti per la fase di costruzione del "Sistema alta velocità/alta capacità", dei finanziamenti per gli interventi relativi alla sicurezza e degli oneri per manutenzione straordinaria - è pari a circa il 54% del valore totale, il che evidenzia l'attenzione riservata a tale macroarea e conferma il *trend* positivo sinora registrato nell'allocazione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie per il settore ferroviario.

La suddetta ripartizione consente la copertura degli interventi prioritari riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria già previsti dal Piano di Priorità degli Investimenti, di interventi aggiuntivi nello stesso settore prioritario, nonché di una quota della manutenzione straordinaria 2006, per un importo complessivo pari a circa 1.846 milioni di euro.

La stessa ripartizione assicura la copertura finanziaria di interventi riportati nel CdP e rientranti nel programma delle opere strategiche con particolare riferimento al nodo di Falconara ed alle tratte Spoleto - Terni e Milano - Mortara.

Sempre nel mese di maggio, in conformità a quanto disposto dall'art. 14, comma 5 del D. Lgs. 188/03, RFI ha trasmesso al Ministero vigilante l'aggiornamento 2006-2010 del Piano d'Impresa del Gestore, le cui linee guida delineano un insieme di attività da perseguire, la cui attuazione dovrà consentire alla Società di mantenere un quadro complessivo industrialmente solido nonché l'equilibrio economico e finanziario indispensabile anche alla luce dei vincoli imposti dal più volte richiamato Dlgs. 188 del 2003, che richiede al Gestore dell'infrastruttura il tendenziale raggiungimento di tale posizione al netto degli ammortamenti.

In particolare rispetto al Piano d'Impresa 2005, si registrano le seguenti differenze nelle ipotesi di base:

- ulteriori recuperi di efficienza sul piano industriale migliorando ulteriormente gli indicatori tecnico economici che già pongono RFI in linea con le *best practicies* europee di settore,
- il ripristino a partire dall'anno 2007 dei corrispettivi da Stato per il CdP a valori corrispondenti a quelli riconosciuti nel 2005 (pari a 1.289 milioni di euro), secondo il principio che il "taglio" subito nel 2006 sia da considerarsi "transitorio";
- lo sconto K2 è stato inteso come una posta per la quale devono individuarsi trasferimenti pubblici specifici, atteso che non compete a RFI finanziare detto sconto verso le imprese ferroviarie (pertanto è stato assunto pari a zero);
- l'effettiva erogazione in conto impianti da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché delle integrazioni previste per l'AV/AC,
- gli ammortamenti del sistema AV/AC sono stati stimati con la metodologia "a volumi di produzione" come disposto dalla Legge Finanziaria 2006 e calcolati a partire dall'anno successivo a quello in cui viene effettuato il pre-esercizio della singola nuova tratta.

Il sostanziale pareggio di conto economico è raggiunto a fronte del verificarsi congiunto di tutti i presupposti precedentemente elencati, assieme ad azioni di ulteriore efficientamento e contenimento dei costi pure quantificate nel Piano e sulle quali RFI assume tutte le responsabilità di tipo gestionale.

Per quanto riguarda invece l'equilibrio finanziario, anche assumendo un pieno ripristino della disponibilità di risorse pubbliche a partire dal prossimo anno, emerge un disavanzo di cassa che potrà essere colmato mediante l'incasso, anche parziale, sia dei crediti pregressi vantati verso lo Stato sia di ulteriori "*tranche*" relative all'aumento di capitale sociale di 1 miliardo di euro effettuato dalla Capogruppo in data 26 maggio c.a. (come anche descritto nel paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno" inerentemente alla modifica dello Statuto sociale avvenuta il 23 giugno) ovvero attraverso il ricorso all'indebitamento, ponendo i relativi oneri finanziari - al momento non previsti -

insieme alla restituzione del debito, a carico dello Stato anche a valere sulle riserve che lo Stato erogherà nel corso del 2007.

In occasione della redazione del Documento di Pianificazione Economico Finanziario (DPEF) 2007-2011, avvenuta nel mese di giugno, il Gestore ha collaborato alla compilazione dell'allegato infrastrutture ferroviarie in cui gli investimenti presenti nel Piano di Priorità di RFI sono riportati secondo una classificazione distinta per stato di avanzamento progettuale.

La successiva proposta di allocazione delle risorse per competenza recate dalla Legge Finanziaria 2006, pari a 1.700 Meuro, da contrattualizzarsi con il Quarto *Addendum* ancora in fase di negoziazione tra le Parti a fine esercizio di riferimento, è stata elaborata in coerenza con quanto contenuto nel citato DPEF, privilegiando quindi, oltre gli interventi collegati alla sicurezza, gli investimenti in più avanzata fase realizzativa.

Per quanto riguarda gli oneri di gestione previsti dal CdP (Tab.1) finanziati con contributi in conto esercizio, a seguito delle innovazioni introdotte dalla Finanziaria 2006 (art.1 comma 15), questi trovano copertura nell'ambito del nuovo "Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese", la cui ripartizione, approvata dalle competenti Commissioni Parlamentari nella seduta del 27 giugno, ha visto assegnato ad RFI un importo di circa 902 Meuro a fronte di una richiesta di 1.289 Meuro avanzata dalla Società in coerenza con i meccanismi del CdP 2001-2005 e quantificata sulla base del costo dei servizi acquistati dallo Stato, prevalentemente manutenzione ordinaria di linee ed impianti della rete ferroviaria nazionale.

Ulteriore novità introdotta dalla Legge Finanziaria 2006 (art. 1 comma 79) si riferisce alla fusione per incorporazione, con effetto dal 1° gennaio 2006, di Infrastrutture SpA (ISPA) nella Cassa depositi e prestiti Spa, la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture Spa, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali.

Per tener quindi conto degli effetti di quanto descritto, RFI ha sviluppato una revisione del Dossier di valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA specificamente rivolto a valutare le ricadute economico-finanziarie derivanti dalle novità introdotte dalla Legge Finanziaria 2006 e dalle diverse modalità di concorso della finanza pubblica al progetto, anche in conseguenza dei rilievi formulati da Eurostat sul modello ex art. 75 della Finanziaria 2003.

Tale aggiornamento riproduce le previsioni di traffico AV/AC già presenti nel Piano d'Impresa 2006-2010 ed i risultati dell'analisi di *risk assessment* condotta nel corso dell'anno sui tempi ed i costi di realizzazione del progetto, attualmente quantificati in 32 miliardi di euro.

La nuova valutazione è stata trasmessa ai competenti Ministeri in data 04/08/2006.

Nel mese di novembre è stato avviato l'aggiornamento del Piano d'Impresa per il periodo 2007-2011, in continuità con le linee strategiche del Piano precedente 2006-2010

che recepisce gli effetti delle modifiche normative nel frattempo intervenute o pre breve, con particolare riferimento alla Legge Finanziaria 2007, perseguendo com l'obiettivo dell'equilibrio economico-finanziario della Società e del miglioramento qualità e della quantità dell'offerta.

Il processo di predisposizione del Piano quinquennale 2007-2011 non si è a concluso ma lo schema dello stesso è stato presentato agli organi societa all'azionista.

Il nuovo Piano, rispetto al precedente, prevede un mutamento del perimetro di at della Società, dovuto ai seguenti fattori:

- acquisizione delle attività di manovra da Trenitalia per effettuazione del rel servizio previsto dall'art. 20 del Dlgs 188/2003;
- cessione attività di *building facilities* a Ferservizi ed alcuni servizi al personale diventa il riferimento unico per il Gruppo in ordine ai cosiddetti "se generali";
- costi per gli incentivi all'esodo.

I risultati economici previsionali evidenziano per il 2007 un risultato netto nega considerando l'ipotesi di ridimensionamento operata dalla Legge Finanziaria 2007 contributi da Stato in c/esercizio, mentre già a partire dal 2008 e per tutto l'arc Piano i risultati sono positivi sia a livello di MOL che a livello di risultato netto ulteriori azioni di contenimento dei costi e di sviluppo di nuovi servizi.

Parallelamente è stata avviata una nuova revisione del modello di finanziamento d linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, anch'essa presentata agli organi societari all'azionista per tenere conto:

- delle novità della Legge Finanziaria 2007 che prevede, oltre a nuove risorse pe progetto, l'assunzione diretta (art.1 comma 966), a carico del bilancio dello St del debito sin qui Contratto con ISPA per un valore di circa 13 mld di euro c conseguente cessazione della destinazione dei crediti e proventi di cui all'art ed estinzione dei correlati debiti di RFI/TAV;
- delle nuove previsioni sui volumi di traffico che sono state revisionate in b alle dichiarazioni effettuate dall'*incumbent* nell'ambito del processo elaborazione del Piano d'impresa 2007-2011;
- della necessità di reperire sul mercato finanziario le risorse occorrenti per completamento dei lavori.

Progetti di Legge Obiettivo

A seguito dell'emanazione della Legge 443/2001 (cosiddetta "legge Obiettivo") il CIl con delibera del 21/12/2001, ha a suo tempo definito il Primo Programma de Infrastrutture Strategiche, indicando l'insieme degli interventi prioritari da realizzare p lo sviluppo della dotazione infrastrutturale.

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 Grisignano 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 verifichino 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 l 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 Swaps* 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 (1ª 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 da erogazione	(3)	15/06/2010	15/06/2002	(1)
BEI	14/10/2002		300.000	Stabilito in fase da erogazione	(4)	15/06/2011	15/06/2003	(1)
SanPaolo-IMI	28/01/2005		250.000	Variabile		Revolving		28/02/2007
			2.901.748					
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	Variabile	(7)	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
			482.406					
Totale			*3.384.154*					

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.
(2) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.
(3) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.
(4) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.
(5) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)
(6) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)
(7) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso di un'operazione di Swap di copertura del rischio di tasso del debito
(8) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CIG Società di cartolarizzazione s.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione ai sensi della 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 A*ddendum* 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:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione contabile RFI al 31.12.2005	Beneficiaria RFI	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	232.638.475
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:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione al 31.12.2005	Scissione Roma-Gricignano	Scissione Torino-Novara	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/controllate	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 predisporne 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 TFB 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 Basictel

Il 30 maggio 2006 è stato sottoscritto tra RFI e Basictel 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

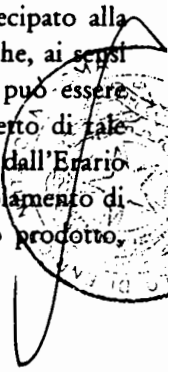
Il 23 giugno 2006 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato la capitalizzazione di RFI per complessivi 1.000 milioni di euro, da sottoscrivere e versare in più *tranche* in un arco temporale di 3 o 4 anni. La prima *tranche* di 250 milioni è stata sottoscritta e versata da FS il 31 gennaio 2007.

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'Erario 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.

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%.

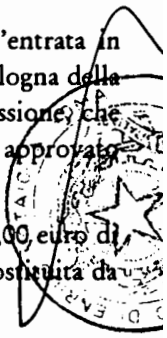
Acquisto partecipazione Medie Stazioni Due

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:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione al 31.12.2005	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 inetrvenuta nel capitale sociale (v. patrimonio netto).

(importi in €)

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				
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	475.000.000	0	475.000.000
	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 socale 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	Nodo di Roma
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/controllate	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 stanziate 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.

Per quanto riguarda la formazione d'ingresso dei laureati neo assunti nel Gruppo FS il *management* di RFI ha collaborato con la Capogruppo nella realizzazione della 1^ e 2^ edizione della Scuola di Formazione di Gruppo (30 gennaio - 14 aprile 2006), sia con lezioni d'aula che con visite guidate agli impianti più significativi della rete.

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

Tale formazione è generalmente propedeutica alle evoluzioni tecnologiche, normative, organizzative ed è finalizzata al raggiungimento degli obiettivi strategici di RFI: miglioramento dei livelli di sicurezza, affidabilità e disponibilità degli impianti e costante potenziamento tecnologico e strutturale degli stessi al fine di offrire alle Imprese Ferroviarie una gamma di tracce sempre più ricca, diversificata e appetibile.

La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2006 sono state intraprese azioni ed iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale.
Sul versante dei rapporti istituzionali RFI a supporto della competente struttura della Capogruppo ha partecipato attivamente al gruppo di lavoro istituito presso la Confindustria relativamente alle tematiche connesse all'attuazione della Legge 308/2004 c.d. "Delega Ambientale" per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale. In questa sede sono state elaborate le proposte che in parte sono state recepite nel Dlgs 152/06 c.d. "Testo Unico Ambientale".

Con la collaborazione del Consiglio Nazionale delle Ricerche, è stata portata a termine la sperimentazione del "Processo meccano/chimico industriale per il recupero di traversine ferroviarie e materiali lignei trattati con creosoto". I risultati del progetto, soprattutto nell'eventualità dell'introduzione di normative più restrittive che non permettano più l'utilizzo degli attuali metodi di recupero/smaltimento per i rifiuti costituti da legno impregnato con olio di creosoto, fanno intravedere la possibilità di un'industrializzazione del processo, per cui si sta procedendo a verificare se sussistono le possibilità per la brevettabilità dello stesso.

Inoltre è stato avviato un progetto per la razionalizzazione dell'utilizzo dell'energia e lo sviluppo di fonti di energia ecocompatibili (fotovoltaico) negli *asset* di RFI.

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento acustico ed elettromagnetico

Nel corso del 2006 su incarico della società Italferr S.p.A. si sta svolgendo un'attività di monitoraggio ambientale in fase "*ante operam*" per le componenti rumore e campi elettromagnetici relativamente ai progetti di raddoppio e potenziamento di alcune linee ferroviarie, con particolare riguardo ad alcune tratte della Messina - Palermo e della Caserta - Foggia. In particolare si precisa che Italferr e l'Istituto Sperimentale di RFI hanno sottoscritto un accordo quadro il 7.08.2006 che ha come oggetto l'impegno da parte dell'Istituto suddetto di fornire ad Italferr "attività di supporto alle attività inerenti il monitoraggio ambientale delle componenti rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici".

Sono proseguite sia la progettazione degli interventi di risanamento acustico delle linee esistenti sia le indagini fonometriche sulle sorgenti fisse (gruppi elettrogeni e sottostazioni elettriche), nell'ambito del progetto "Sistema di Gestione Ambientale" di RFI.

Merci pericolose e radioprotezione

E' proseguita l'attività di consulenza tecnica per la Regolamentazione del trasporto ferroviario internazionale di merci pericolose (RID) sia in sede *dell'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires* (OTIF) (Commissione Esperti RID) che in sede del Comitato dei Trasporti Interni della Commissione Economica per l'Europa ed è continuata l'attività di approvazione, presso società nazionali, di imballaggi per il trasporto di merci pericolose.

Nel settore della Radioprotezione è stato effettuato il controllo dei rilevatori di fumo a contenuto radioattivo presso l'impianto di Marcianise e degli *scanner* a raggi X (RX) impiegati per il controllo della corrispondenza per il potenziamento degli interventi di sicurezza.

Sono state attivate delle specifiche procedure e si è ottenuto il benestare dalle autorità competenti per la riattivazione delle apparecchiature per l'analisi della fluorescenza a Raggi X.

Per quanto riguarda l'emanazione del *Gas Radon*, sono stati effettuati controlli nelle gallerie ferroviarie del compartimento di Trieste, e su richiesta di terzi, in ambienti sotterranei a Roma e Milano.

Si è sviluppata l'attività di supporto tecnico normativo in ambito europeo, con l'elaborazione della Fiche UIC 431.3 sui controlli a livello internazionale, ed in ambito nazionale con lo sviluppo della Procedura Operativa per l'effettuazione dei controlli da parte del Gestore dell'Infrastruttura sui trasporti effettuati dalle Imprese Ferroviarie.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento, oltre alla società del Gruppo Trenitalia, vede la presenza di:

- 39 Imprese Ferroviarie (in seguito IF) munite di licenza del MIT;
- 22 IF certificate in sicurezza da RFI;
- 10 IF con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico merci";
- 6 IF con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico viaggiatori".

Inoltre, 3 IF straniere effettuano trasporto in territorio italiano tramite IF *partner* italiane.

***European Performance Regime* (EPR)**

L'EPR è un sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie che prevede attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione ed ha come obiettivo quello di incentivare le imprese ed i gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio ed a migliorare le performance dei trasporti internazionali. Il progetto è stato lanciato dall'*Union Internationale des Chemins de fer* (in seguito UIC) nel 2000 ed il *Project Management* è stato affidato ad RFI. Conclusasi la fase sperimentale, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 21 DLgs. 188/2003, dal 1° gennaio 2005 il sistema europeo di *Performance Regime* è formalmente attivo sulla rete ferroviaria nazionale italiana.

A partire dal 1° gennaio 2006 sono stati apportati al sistema di *Performance Regime* alcuni miglioramenti, presentati e condivisi durante un incontro tenutosi l'8 marzo a Roma con le IF titolari del Contratto di accesso all'infrastruttura o di prossimo ingresso.

Ad aprile sono stati inviati alle IF interessate al processo tutti i dettagli completi delle informazioni (dati fisici ed economici) che recepiscono i miglioramenti di cui sopra, che riepilogano le cause primarie di chi causa la perturbazione alla circolazione, gli impatti economici dei ritardi generati ed il montante delle penali che è stato conteggiato a fine anno applicando la soglia massima dell'1,5% del valore economico del contratto (pedaggio consuntivato).

Soluzioni ad eventuali problematiche insorte vengono individuate di volta in volta con confronti diretti con le singole IF.

La qualità del servizio

Nel mese di febbraio 2006 il sistema di gestione per la qualità dei servizi offerti dalla Società è stato sottoposto a verifica di rinnovo della certificazione da parte dell'Istituto di Certificazione e Marchio Qualità (ICMQ). Durante la verifica l'ICMQ ha registrato la completa conforme definizione ed attuazione del sistema di gestione alla norma ISO 9001, confermando quanto già avvenuto nel corso delle precedenti verifiche di certificazione (anno 2004) e di sorveglianza (anno 2005).

La certificazione del sistema di gestione per la qualità è stata estesa per altri 3 anni ai processi ed alle attività di "sviluppo ed erogazione dei servizi di qualificazione di imprenditori, fornitori e prestatori di servizi nonché di definizione di albi di competenti figure professionali, finalizzati all'aggiudicazione degli appalti di lavori, forniture e servizi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale".

Si è provveduto a formalizzare la concezione di nuovi sistemi di qualificazione in conformità alle direttive comunitarie ed alle normative nazionali applicabili in tema di appalti di lavori, forniture e servizi. In particolare è stato pubblicizzato il "Sistema di Qualificazione dei fornitori di Servizi di Sicurezza Cantieri" che consentirà l'affidamento di servizi di protezione mediante l'utilizzo di Sistemi Automatici di Protezione Cantieri (SAPC) ad imprese adeguatamente organizzate e strutturate con risorse competenti e professionali.

In merito ai risultati di gestione, si segnalano significativi sviluppi nella qualificazione dei fornitori di prodotti dell'infrastruttura, nel campo dei servizi di ingegneria e dei collaudi di lavori ed opere dove sono particolarmente aumentati i partecipanti alle procedure di qualificazione.

I risultati più significativi sono stati conseguiti nella qualificazione delle imprese per i lavori agli impianti di segnalamento e sicurezza; con il supporto normativo consolidato è stato possibile concludere circa 60 procedimenti di qualificazione ottenendo così un cospicuo incremento del numero delle imprese da selezionare per tali affidamenti.

La Carta dei Servizi

La "Carta dei Servizi di RFI" riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura.

Fin dal 2004 RFI ha inserito tra gli indicatori di qualità le percentuali di clienti soddisfatti ottenute dalle indagini di *customer satisfaction*: il ruolo di giudice della qualità dei servizi erogati è affidato non a chi lo eroga ma a chi ne usufruisce. L'edizione 2006 presenta l'ampliamento degli obiettivi di qualità estendendo l'impegno di RFI nel monitoraggio della qualità erogata.

Vengono confermati tra gli indicatori di qualità le percentuali di viaggiatori soddisfatti e vengono inseriti tra gli obiettivi, per la prima volta, i risultati del monitoraggio eseguito con la tecnica del "cliente misterioso" che ha lo scopo di rilevare mensilmente il livello della qualità di alcuni specifici aspetti dei servizi erogati in stazione, al fine di dare una valutazione quanto più possibile oggettiva dei servizi stessi mediante la compilazione di schede precodificate e simulando situazioni di viaggio.

Con questa scelta continua il percorso di RFI per migliorare la comprensione delle necessità di ogni viaggiatore che interagisce con le infrastrutture ferroviarie aperte al pubblico.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO

Generalità

Nel 2006 sono stati registrati 37 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 22 registrati nel 2005; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai Passaggi a livello.

L'incremento rispetto al 2005 va spiegato con l'aumento dei deragliamenti accaduti ai treni (11 nel 2006 contro i 6 del 2005), con l'aumento degli incidenti classificati "altro" (6 nel 2006 contro i 3 del 2005) e con l'aumento degli incidenti avvenuti ai Passaggi a livello (12 casi nel 2006, 10 dei quali attribuibili a comportamenti non corretti degli utenti della strada, contro gli 8 del 2005).

Gli incidenti "Tipici" UIC con responsabilità esterne al comparto ferroviario sono 20 su un totale di 37 (nel 2005 sono stati 10 su un totale di 22).

Utilizzando il coefficiente internazionale di incidentalità (che rapporta il numero degli incidenti "Tipici" UIC al volume di traffico circolato e permette il raffronto della *performance* di sicurezza tra le Reti aderenti all'UIC), il 2006 registra un valore di 0,11 (incidenti/milioni di treni per Km).

Tale valore non può essere confrontato con quelli registrati nei precedenti anni in quanto l'UIC ha adottato dei nuovi criteri di classificazione degli incidenti a partire dal 01.01.2006.

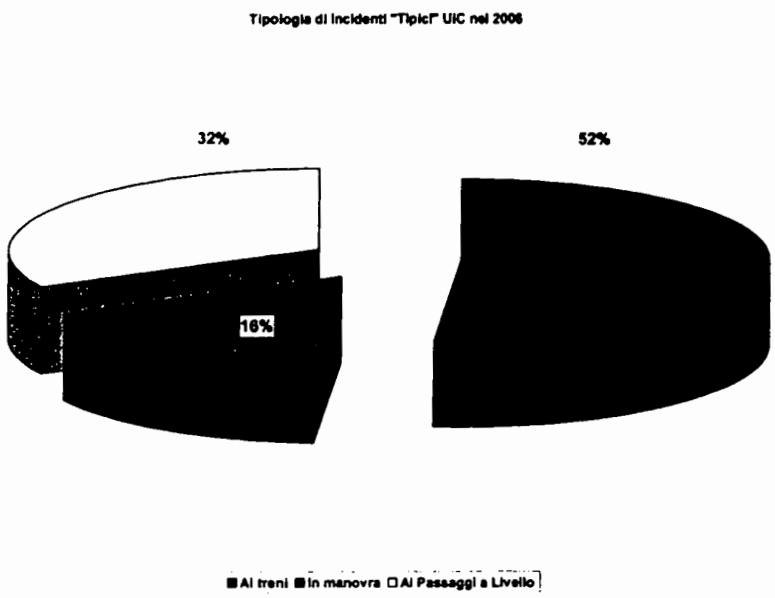
Tali nuovi criteri stabiliti per definire un incidente come UIC, sono così rappresentati:

- morte di almeno una persona;
- ferimento con ospedalizzazione superiore alle 24 ore di almeno una persona;
- danni superiori ai 150.000 euro;
- interruzione della circolazione superiore alle 6 ore.

Si evidenzia quindi che il coefficiente incidentale registrato nel 2006 non può essere confrontato con gli anni precedenti né con le *performance* registrate dalle altre Reti europee in quanto i dati non sono ancora disponibili.

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel 2006:

- 19 incidenti ai treni contro i 13 dell'analogo periodo del 2005;
- 6 incidenti in manovra contro 1 dell'analogo periodo del 2005;
- 12 incidenti ai Passaggi a livello contro gli 8 dell'analogo periodo del 2005.



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2006 registra 97 incidenti.

Si precisa che i suddetti dati sono stati elaborati con i nuovi criteri stabiliti dall'UIC e validi dal 01.01.2006; per permettere il raffronto con l'analogo periodo del 2005, si sono applicati agli incidenti accaduti nel 2005 i nuovi criteri UIC come se fossero già in vigore a partire dal 01 gennaio 2005.

I nuovi criteri stabiliti dalla UIC presentano, rispetto a quelli in vigore fino al 31 dicembre 2005, le seguenti principali differenze:

- innalzamento della soglia dei danni da 10.330 euro a 150.000 euro;
- modifica della definizione di "ferito grave" in quanto non si adotta più il criterio della prognosi superiore ai 14 giorni ma si utilizza il criterio dell'ospedalizzazione superiore alle 24 ore.

L'attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

RFI espleta da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un quadro normativo che le assegna un insieme di funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. Tali attività vengono estese all'intero comparto dei servizi di trasporto. Nel corso dell'anno 2006 è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni all'impresa ferroviaria, che in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla legislazione vigente per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.L.vo 626/94 e s.m.i.).

E' importante sottolineare la predisposizione e pertanto l'imminente emanazione da parte del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di 2 disposti normativi che avranno un importante impatto su tali attività:

- DM applicativo del disposto dell'art. 125 DPR n. 309 del 9/10/1990, che prevede l'obbligo dell'annuale emissione di certificazione attestante la non sussistenza di tossicodipendenza per lavoratori individuati con specifico elenco, tra cui il personale addetto direttamente alla circolazione dei treni e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché gli addetti ai pannelli di controllo del movimento nel settore dei trasporti;
- DM applicativo del disposto dell'art. 15 Legge n. 125/01, che prevede l'obbligo del controllo della non assunzione di alcool per il personale indicato nell'elenco di cui sopra.

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie

Nel corso del 2006 è stato rilasciato il Certificato di Sicurezza all'Impresa Ferroviaria SAD - Trasporto Locale S.p.A. e sono stati estesi n. 18 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

- Trenitalia SpA (2);
- Railone SpA (3);
- LeNord Srl (2);
- Railion Srl, Rail Traction Company SpA;
- Gruppo Torinese Trasporti SpA;
- Ferrovie Emilia Romagna Srl;
- Sistemi Territoriali SpA (2);
- SBB Cargo Italia Srl;
- Ferrovia Adriatico Sangritana Srl;
- Serfer Servizi Ferroviari Srl.

Materiale Rotabile

Nel corso del 2006 sono stati immatricolati i seguenti rotabili: ALE501(50); ALE502(49); ALE502(1); ALN501(37); ALN502(37); ATR100(10); ATR100(4); ATR100(16); B-Carrozza(2); D100(2); D753710(10); E189VD(11); E189VE(1); E404(60); E464(60); E474(3); E640(2); G2000(4); HILLMRRS(1); LAAERS(1); LE220(50); LN220(37); NA-Carrozza(17); NB-Carrozza(157); NPBH-Carrozza(33); RILNS(20); SFFGGMRRSS(81); SHIMMNS (30); SHIMMS(40).

Sono stati, inoltre, re-immatricolati i seguenti rotabili:

A-Carrozza(16); ALE603(2); ALE783(4); ALN668(1); ALN776(8); ATR100(1); B-Carrozza(90); BH-Carrozza(5); E632(2); E645(5); E655(41); E656(1); EAOS(37); GBS(1); KGPS(30); LE783(2); LE813(4); LN668(1); NA-Carrozza(14); NAB-Carrozza(15); NB-

Carrozza(215); NPB-Carrozza(3); NPBD-Carrozza(34); NPBDH-Carrozza(28); NPBH-Carrozza(2); RGMMS(27); RGS-Z(1); RHILMMS(2); ROS(24); SDGKKMSS(5); SFFGGMRRSS(111); SGGNSS(34); SGNS(136); SHIMMNS(50); SHIMMS(40); SLMMPS(16); T6(10); TABIS(1); TADGNS(39); TAEMS(67); VVSAL(8); ZAES(7); ZGS(1).

PEDAGGIO

Generalità

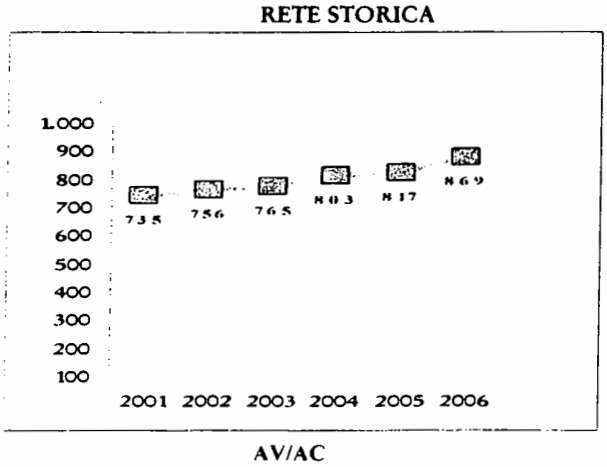
Nel 2006 è stata proposta alle IF l'adozione di una nuova metodologia di rendicontazione del pedaggio sostituendo al modello per treno un modello per treno*km basato comunque sull'applicazione del DM. 43/T 2000 (e successive modifiche e integrazioni) e coerente con le indicazioni della Direttiva UE 14/2001: la quasi totalità delle Imprese ha optato per il sistema a treno*km.

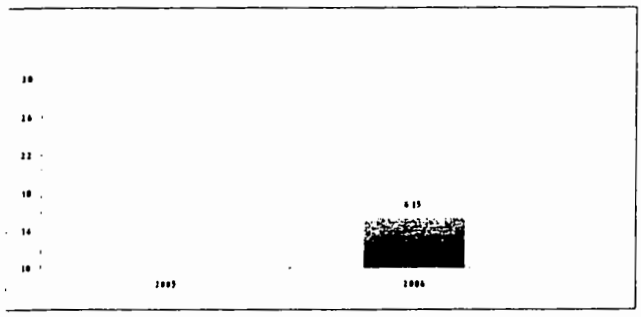
A seguito della pubblicazione sulla G.U. n. 227 del 29 settembre u.s. del Decreto Ministeriale 18 agosto 2006 "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale" e successiva comunicazione del Ministero dei Trasporti pubblicata nella G.U. del 7 ottobre 2006, si è provveduto ad adeguare i canoni e gli importi medi unitari fornendone tempestiva comunicazione alle IF.

La società ha, inoltre, messo a disposizione alle IF titolari del Contratto di accesso all'infrastruttura nel sistema RIACE un nuovo *report* "Circolato per Cliente 01/01/2006" che rappresenta un importante strumento per rendere più agevole da parte delle IF la verifica della rendicontazione mensile, con la possibilità di poter monitorare anche giornalmente la produzione.

Nelle figure seguenti sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo ed al netto dello sconto (finché erogato):

Ricavi (pedaggio) al lordo del K2





Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti da introiti sul pedaggio rappresentano la voce più significativa del conto economico della Società: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 98%.

Con riferimento all'anno precedente si registra un incremento dei volumi di produzione (+2,15%) e del pedaggio (+8,9%).

La differenza è dovuta alla diversa incidenza della variazione di volumi nell'ambito della gamma dei prodotti traccia.

Nel dettaglio Trenitalia registra un incremento di circa 70 milioni di euro.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze confermano la costante evoluzione e registrano rispetto al 2005 un incremento del 23% sui volumi di produzione e del 20% sul pedaggio, di cui:

- settore Merci 11,8% (volumi) e 6,14% (pedaggio);
- settore viaggiatori +26% (volumi) e 26,5% (pedaggio).

Anche in questo caso le differenze fra volumi e pedaggio sono dovute alla diversa incidenza della variazione di volumi nell'ambito della gamma dei prodotti traccia.

Sconto ex DM 44T/2000

Lo sconto ex DM 44T/2000 è stato applicato alle IF fino al 30.11.2005, data in cui si è esaurita la disponibilità del corrispondente contributo statale (*Addendum* 4 al CdP approvato dal CIPE - tale contributo, peraltro, non più previsto nel CdP per il 2006 così come illustrato al paragrafo "Il Contratto di Programma"). In particolare, come anche ribadito nell'aggiornamento 2006-2010 del Piano d'Impresa del Gestore trasmesso al Ministero Vigilante, RFI potrà applicare l'eventuale integrazione del contributo/sconto K2 se e nella misura in cui riceverà i corrispondenti contributi dalle Amministrazioni competenti.

Alcune IF terze hanno inoltrato ricorso all'Organismo di Regolazione contestando la mancata applicazione dello sconto, instaurando un contenzioso legale e rigettando le fatture di pedaggio.

In data 20 gennaio 2006 l'Organismo di Regolazione dei servizi ferroviari ha formalizzato la Decisione da adottarsi in materia di eliminazione dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al D.M. 22 marzo 2000 n. 44/T accogliendo il suddetto ricorso.

Con nota del 20 luglio 2006 il Ministero dei Trasporti ha ribadito quanto già rappresentato da RFI nell'informativa trimestrale relativa ai rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura e le IF che, relativamente allo sconto ex DM 44T/2000, i contratti 2006 esplicitano che RFI trasferirà alle IF il relativo contributo statale, eventuale, se e nella misura in cui tale contributo sia specificatamente riconosciuto dallo Stato ad RFI.

Successivamente con nota del 30 ottobre 2006 il Ministero dei Trasporti ha precisato che la Decisione formulata dall'Organismo di Regolazione in merito allo sconto ex DM 44T/2000 era riferita a materia del contendere che non riguardava aspetti economici e finanziari ma solo aspetti tecnici e normativi e che non può essere attribuita a questa Decisione alcuna valenza surrogatoria del Contratto di Programma o di provvedimenti di natura finanziaria.

A seguito di ciò RFI ha attivato tutte le iniziative finalizzate al recupero dei crediti in sofferenza, non essendo riconosciuta nemmeno dall'Ufficio Regolazione del Servizio Ferroviario (URSF) la motivazione addotta dalle Imprese Ferroviarie debitrici per giustificare il proprio comportamento e sta predisponendo nuovi contratti per l'anno 2007 che garantiscano che non si ripeta l'attuale situazione. E' stato chiesto, inoltre, alla Direzione Generale del Trasporto Ferroviario, in data 4.12.2006, di voler chiarire rispetto alla natura di "*contributo per extra costo di condotta (K2)*" che "*dovrà essere trasferito alle imprese ferroviarie che utilizzano l'infrastruttura sotto forma di sconto trasparente e non discriminante in conformità a quanto disposto dal D.M. 44/T del 2000*" (Fonte: Contratto di Programma 2001-2005, art. 7 comma 3 punto c) la funzione di semplice tramite del Gestore dell'infrastruttura, onde informare chiaramente ed inequivocabilmente le imprese ferroviarie interessate.

In data 5 febbraio 2007 la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha confermato quanto già espresso dall'Ufficio Regolazione del Servizio Ferroviario (URSF) in sede di elaborazione dell'edizione vigente del Prospetto Informativo della Rete (PIR), e cioè che "*RFI non può finanziare autonomamente incentivi o sconti del tipo di quelli in oggetto*". In particolare la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario rileva nella stessa nota che "*la definizione degli sconti non può prescindere dalle disponibilità appositamente assentite dalla Legge Finanziaria e dalle conseguenti formalizzazioni degli Addendum al Contratto di Programma*".

Al riguardo si precisa che nell'edizione vigente del Prospetto Informativo della Rete (PIR) sono state introdotte specifiche indicazioni e prescrizioni in merito allo sconto di cui al DM 44-T relativamente agli anni 2006 e 2007. In esso viene disposto che "*alla data della disposizione di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno*

2007, non risulta ancora perfezionato l'Addendum al contratto di programma 2006 e quindi non sono assicurati né resi disponibili i finanziamenti per l'applicazione dello sconto per l'anno 2006, che, sulla base della disciplina complessiva della materia riguardante lo sconto, lo Stato eroga al gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo trasferirà alle imprese ferroviarie sotto forma di sconti trasparenti e non discriminatori. Analoga situazione permane per il 2007".

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

Il 2006 è stato caratterizzato da un'elevata crescita del PIL mondiale (+5,2%), e da un sostenuto ritmo di accelerazione degli scambi commerciali (+9,1%) che ha interessato le principali aree geografiche.

In Europa gli indicatori congiunturali mostrano per il 2006 la più alta crescita del Pil dal 2001 (+2,7%): tale crescita è stata determinata prevalentemente dalla domanda interna, sostenuta dall'espansione dei consumi (+2%) e degli investimenti (+4,7%).

Per quanto riguarda l'Italia, le informazioni congiunturali diffuse dall'ISTAT per la stima del Pil del 4° trimestre, confermano che la ripresa ciclica, avviatasi a partire dalla metà dello scorso anno, si è consolidata nei mesi successivi risultando più sostenuta rispetto alle pur positive precedenti aspettative, tanto da riportare l'economia nazionale su un sentiero di crescita in linea con il prodotto potenziale.

In media d'anno il Pil cresce del 2% rispetto al 2005, anno in cui era stata registrata una crescita zero, segnando così la migliore performance dell'ultimo quinquennio, che dimezza il differenziale con il Pil della UEm.

La ripresa economica, sospinta dalla domanda interna (+1,9%), si è trasmessa alle esportazioni (+4,5%). Anche la produzione industriale (corretta per i giorni lavorativi) ha risentito del favorevole clima di ripresa in atto e, in media nel 2006 cresce del 2,4%, interessando positivamente, anche se con intensità diversa, tutti i settori industriali.

Nel 2006 cresce anche la spesa delle famiglie (+2,1%), favorita dal continuo miglioramento delle condizioni del mercato del lavoro e da un incremento delle retribuzioni pro capite (+5,1%).

Nonostante il caro petrolio, nell'ultimo trimestre del 2006 l'inflazione si mostra in leggera frenata (+1,8%) rispetto all'andamento dei mesi precedenti, contribuendo al recupero del clima di fiducia delle famiglie; in media d'anno nel 2006 l'inflazione si attesta al 2,1%.

I dati di cassa della finanza pubblica per il 2006 hanno confermato e superato le attese di miglioramento. Il fabbisogno del settore statale si è ridotto a 35 miliardi di euro a fronte dei 60 del 2005, beneficiando di un aumento delle entrate tributarie del 10,3%.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO DI TRASPORTO SU FERRO

In Europa la realizzazione del mercato unico rappresenta una svolta nella politica comune dei trasporti. Infatti, le misure comunitarie adottate, come da un lato l'abolizione delle frontiere fra gli stati membri, finalizzata a contribuire alla libera circolazione delle persone e delle merci, e dall'altro la progressiva liberalizzazione del mercato per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, consentono di rispondere alla crescente domanda di trasporto, garantendo uno sviluppo sostenibile in grado di combattere i problemi di congestione e saturazione delle reti connessi a tale crescita e di rafforzarne la sicurezza.

In Italia, per quanto riguarda la liberalizzazione del mercato ferroviario, nel 2006 si è ulteriormente incrementato il numero delle licenze di trasporto ferroviarie rilasciate dall'Autorità ministeriale preposta ad altre imprese titolari di licenza oltre a Trenitalia, come già riportato nel paragrafo relativo al Rapporto con i clienti delle Informazioni sulla Gestione.

Inoltre ci sono 3 Imprese Ferroviarie straniere che effettuano trasporto in territorio italiano tramite Imprese Ferroviarie italiane.
Nel complesso sulla base dei dati economici si registra che nel 2006 sulla rete di RFI Spa hanno circolato 345 milioni di treni-km con un incremento del 2,1% rispetto all'anno precedente. Resta comunque ancora contenuta l'incidenza dei treni-km effettuata dagli operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato (1,7%), corrispondente ad un volume annuo di 5,8 milioni di treni-km.
Tuttavia se si fa riferimento ai soli treni-km merci, nel 2006 le percorrenze degli operatori terzi in questo comparto sono cresciute di circa il 26% rispetto all'anno precedente.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

In Europa la domanda nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il traffico intracomunitario, ha avuto negli ultimi 20 anni una crescita praticamente ininterrotta dell'ordine del 2% all'anno. Pertanto, il mercato dei trasporti si presenta come un mercato in espansione e le previsioni di crescita della domanda complessiva, formulate recentemente dalla Commissione Europea - Direttorato Generale per l'Energia e per i Trasporti, per il 2010 e il 2020, accentuano lo sviluppo dell'attuale trend del traffico viaggiatori e merci.

Secondo tali previsioni, la crescita delle tonnellate-km movimentate con tutte le modalità in Europa passa da un tasso medio annuo di sviluppo dell'1,9% nel decennio 1990-2000 al 2,3% nel decennio 2000-2010, per stabilizzarsi al 2% nel successivo decennio 2010-2020. Positive sono le previsioni formulate per la modalità ferroviaria che, dopo un tasso di sviluppo negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), torna a crescere nei due decenni successivi, anche se con ritmi più contenuti rispetto a quelli del traffico merci complessivo.

Per il settore viaggiatori le previsioni della Commissione prevedono un consolidamento della mobilità complessiva delle persone che da una crescita dei viaggiatori-km ad un tasso medio annuo dell'1,6% del decennio 1990-2000 passa nel periodo 2000 al 2020 ad un tasso medio annuo dell'1,8%. Anche in questo caso, per la modalità ferroviaria si passa da un tasso medio annuo di crescita negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), ad una crescita media annua pari all'1% per il periodo 2000-2020.

Nel 2006 la domanda di trasporto ferroviario in Europa, sulla base degli ultimi dati provvisori diffusi recentemente dall'UIC, è stata caratterizzata da una generalizzata ed intensa vivacità, che ha riguardato sia il settore viaggiatori che quello merci: i viaggiatori-km che nel 2005 erano cresciuti dell'1,6% nel 2006 crescono del 3%; per quanto riguarda le merci si è passati da una flessione nel 2005 delle tonnellate-km del 2,2% ad una crescita nel 2006 del 4,8%.

Quasi tutte le imprese ferroviarie nel 2006 hanno conseguito positivi risultati di traffico, pur tuttavia l'entità delle performance ottenute evidenzia tassi di crescita molto differenziati.

In particolare, nel settore viaggiatori fra le principali reti ferroviarie, aumenti dei volumi in viaggiatori-km superiori alla media europea (+3%) si riscontrano per le ferrovie britanniche (ATOC: + 4,7%), svizzere (CFF: + 5,6%), e tedesche (DBAG: +3,5%); le ferrovie francesi (SNCF) presentano una crescita pari a quella della media europea, mentre aumenti più contenuti si osservano per le ferrovie spagnole (RENFE: +2,4%) e austriache (OeBB: +1,2%).

Nel settore merci, rilevante è la crescita nei volumi delle tonnellate-km registrata dalle ferrovie tedesche +10,5% e da quelle svizzere CFF con + 7,5%. Le ferrovie belghe ed austriache presentano tassi di crescita rispettivamente del 4,8% e 4,1%, mentre in ripresa è il traffico merci delle ferrovie francesi e spagnole che, nel 2006, ritornano a segnare tassi di crescita positivi, anche se abbastanza contenuti (rispettivamente + 0,5% e +1,2%).

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

(in migliaia di euro)

	2006	2005	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**1.400.541**	**1.144.274**	**256.267**
- Ricavi da traffico	1.074.013	828.669	245.344
- Altri ricavi	326.528	315.605	10.923
Ricavi da Stato e da altri Enti	**901.866**	**1.289.467**	**(387.601)**
- Contratto di programma	901.766	1.289.100	(387.334)
- Altri contributi in c/esercizio	100	367	(267)
Ricavi operativi	**2.302.407**	**2.433.741**	**(131.334)**
Costo del lavoro	(1.595.845)	(1.582.173)	(13.672)
Altri costi	(1.265.182)	(1.211.005)	(54.177)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	447.894	397.329	50.565
Costi operativi	(2.413.133)	(2.395.849)	(17.284)
MARGINE OPERATIVO LORDO	(110.726)	37.892	(148.618)
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(454.770)	(958.398)	503.628
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	454.770	958.398	(503.628)
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(99.568)	(104.748)	5.180
- Svalutazione attivo circolante	(8.157)	(8.436)	279
Saldo proventi/oneri diversi	57.013	54.414	2.599
RISULTATO OPERATIVO	(161.438)	(20.878)	(140.560)
Saldo gestione finanziaria	21.660	21.727	(67)
Componenti straordinarie nette	(31.188)	25.810	-56.998
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(170.966)	26.659	(197.625)
Imposte sul reddito	(26.000)	(26.500)	500
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	(196.966)	159	(197.125)

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

- ✓ incremento di 256.267 mila euro dei ricavi delle vendite e delle prestazioni determinato dai seguenti fattori:
  - incremento dei "Ricavi da traffico" per 245.344 mila euro imputabile principalmente all'incremento del pedaggio (237.255 mila euro) per:
    - ✓ mancata applicazione dello sconto riconosciuto in passato alle IF (finanziato dal MEF con contributi in conto esercizio nell'ambito del CdP e non più riconosciuto ad RFI come illustrato al paragrafo precedente), che nell'esercizio 2005 ammontava a 169.861 mila euro;
    - ✓ aumento dei treni-chilometro che passano da n° 337.539 dell'esercizio 2005 a n° 344.699 del 2006;
    - ✓ entrata in pre-esercizio dell'AV/AC che ha generato maggiori ricavi da pedaggio per 15.307 mila euro, di cui 11.615 mila euro sulla tratta Roma-Napoli e 3.692 mila euro sulla tratta Torino-Novara;
  - incremento di 10.923 mila euro degli "Altri ricavi" imputabile principalmente all'aumento delle prestazioni di lavori e forniture verso il mercato esterno relativamente a maggiori lavori verso il Comune di Roma ed il Comune di Torino, nonché alle maggiori prestazioni sanitarie richieste da Trenitalia, nonché alle maggiori vendite di materiali diversi;

- ✓ decremento di 387.601 mila euro dei contributi da Stato ed altri Enti, relativi ai contributi in conto esercizio per il 2006 (cap. 1541 del Bilancio dello Stato): tali contributi sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 31 dicembre 2006 pari a 901.766 mila euro, in misura pari a quanto stabilito dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006);

- ✓ incremento di 13.672 mila euro del costo del lavoro, determinato principalmente dall'incremento del costo per l'adeguamento dei minimi a seguito del rinnovo del CCNL per il biennio 2005/2006, con correlato aumento anche del TFR. In particolare l'incremento della voce "Altri costi del personale" è imputabile principalmente alla contabilizzazione degli oneri liquidati al personale per il rinvio del pensionamento, meglio conosciuti come "*SuperBonus*" ex lege 243/2004, precedentemente erogati all'INPS e contabilizzati nella voce "Oneri sociali";

- ✓ incremento di 54.177 mila euro degli altri costi dovuto principalmente all'effetto combinato di:
  - incremento dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (171.004 mila euro), al netto dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica (90.639 mila euro), da porre in correlazione con i maggiori volumi di

investimenti sia sulla rete storica che sull'AV/AC che hanno comportato un maggior impiego di materiali e costi interni;
- incremento dei costi per servizi di 23.012 mila euro;
- decremento dei costi per godimento beni di terzi di 5.618 mila euro;
- decremento di 32.674 mila euro della variazione delle rimanenze di materie prime;
- decremento netto residuo di 8.864 mila euro degli oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;

✓ incremento di 50.565 mila euro delle capitalizzazioni dovuto ai seguenti fattori, come più approfonditamente descritto nel paragrafo inerente gli "Investimenti" della Relazione sulla Gestione:
- maggior produzione di attività di investimento rispetto all'esercizio 2005 per la rete storica;
- avvio di nuovi progetti riguardanti il rinnovo dell'armamento e di nuove tecnologie;
- aggiornamento dei prezzi standard nel corso dell'esercizio 2006, dovuto all'aumento dei prezzi per i materiali costituiti da materie prime (in particolare rame);

✓ decremento di 503.629 mila euro degli ammortamenti e del corrispondente utilizzo dell'apposito fondo Integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98 determinato dall'applicazione della nuova modalità di ammortamento con il metodo a quote variabili introdotta dalla Legge Finanziaria 2006;

✓ decremento pari a 5.180 mila euro degli accantonamenti e le svalutazioni; l'accantonamento al fondo svalutazione crediti di 8.157 mila euro ha riguardato clienti ordinari e la posta di accantonamenti al fondo rischi ed oneri è dovuta principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni rispetto all'esercizio precedente:
- accantonamento dell'esercizio per costi di accatastamento ICI Stazioni per 50.000 mila euro;
- riduzione accantonamenti per contenzioso del lavoro per 47.224 mila euro;
- minori accantonamenti per contenzioso civile per circa 11.000 mila euro;
- accantonamenti di natura residuale su fondi rischi minori;

✓ incremento pari a 2.599 mila euro del saldo proventi ed oneri diversi determinato principalmente dall'effetto combinato di:
- riduzione delle sopravvenienze attive inerenti aggiornamenti di stime pari ad 17.697 mila euro e aumento delle plusvalenze ordinarie pari ad 21.343 mila euro;

- aumento delle sopravvenienze passive inerenti aggiornamenti di stime pari ad 536 mila euro e delle perdite su crediti pari a 510 mila euro;

✓ decremento netto pari a 67 mila euro del saldo della gestione finanziaria dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei "proventi finanziari da partecipazioni in imprese controllate" pari a 11.093 mila euro è determinato dalla differenza tra il valore della partecipazione nella Società TFB costituita nel 2006 ed il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art. 2343 cc;
- decremento dei "proventi finanziari verso la Controllante" di 11.816 mila euro determinato sia dal decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (7.522 mila euro), conseguente alle minori giacenze, che del decremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso (4.294 mila euro), a seguito del rimborso effettuato in corso d'anno per 383.827 mila euro.

Inoltre la posta risente della differente modalità di contabilizzazione degli interessi passivi sul finanziamento ISPA per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per il sistema AV/AC disposta dalla Legge Finanziaria 2006 che prevede la definizione degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione coma una componente dell'investimento ammortizzabile, come anche evidenziato nella Sezione 2 della Nota Integrativa.

✓ decremento di 56.998 mila euro del saldo delle componenti straordinarie nette.
In particolare le "Sopravvenienze attive" hanno riguardato principalmente:

- l'escussione di polizze fidejussorie prestate a garanzia dell'appalto affidato all'ATI CIR Costruzioni a seguito del recesso della stessa dal contratto per 16.212 mila euro;
- riduzione dei debiti per "indennità di buonuscita ex OPAFS" (13.482 mila euro);
- 2.963 mila euro per penali attive relative all'esercizio 2005 applicate alle IF conseguenti all'attivazione del sistema di *Performance Regime*, di cui 2.864 mila euro verso società del gruppo, principalmente Trenitalia, e € 99 mila verso il mercato esterno;
- recupero di premi relativi a polizze garanzia appalti verso Generali Assicurazioni per 5.381 mila euro;
- indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, risarcimento infortuni e altro (7.567 mila euro) e risarcimento danni;
- accertamenti di interessi di mora su crediti anni precedenti per locazioni ed attraversamenti e parallelismi, integralmente svalutati in sede di adeguamento del fondo svalutazione crediti (4.122 mila euro);

Tra le "Sopravvenienze passive" si segnalano:

- rimborso parziale a TAV dei diritti di superficie su spazi occupati per 1.141 mila euro;
- accantonamento al fondo incentivi all'esodo per 100.000 mila euro;
- 2.266 mila euro regolazione contabile relativa a IVA su fatture di anni precedenti;
- 1.298 mila euro per emissione di note credito su canoni di natura immobiliare verso terzi;
- 529 mila euro relativi a penali passive dell'esercizio 2005 verso le IF conseguenti all'attivazione del sistema di Performance Regime, di cui 501 mila euro verso società del gruppo, principalmente Trenitalia e 28 mila euro verso il mercato esterno; per maggiori informazioni sul sistema di Performance Regime si rinvia al paragrafo "Rapporto con i clienti" della Relazione sulla gestione;
- 2.327 mila euro per la fornitura di energia elettrica dell'anno 2004 sulle linee transfrontaliere, a seguito della stipula (giugno 2006) di una convenzione con le Ferrovie Svizzere con durata novennale.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.811.170)	(1.463.441)	(347.729)
Altre attività nette	3.023.582	2.025.988	997.594
Capitale circolante	**1.212.412**	**562.547**	**649.865**
Immobilizzazioni tecniche	58.429.523	53.748.477	4.681.046
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	3.575.983	6.786.663	(3.210.680)
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(23.940.596)	(22.487.937)	(1.452.659)
Capitale immobilizzato netto	**38.064.910**	**38.047.203**	**17.707**
TFR	(1.212.819)	(1.207.551)	(5.268)
Altri fondi	(3.575.552)	(5.416.058)	1.840.506
TFR e Altri fondi	**(4.788.371)**	**(6.623.609)**	**1.835.238**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**34.488.951**	**31.986.141**	**2.502.810**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	72.741	(1.697.417)	1.770.158
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.118.180	214.568	903.612
Posizione finanziaria netta	**1.190.921**	**(1.482.849)**	**2.673.770**
Mezzi propri	**33.298.030**	**33.468.990**	**(170.960)**
COPERTURE	**34.488.951**	**31.986.141**	**2.502.810**

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

La consistente variazione del Capitale Investito Netto (CIN) di 2.502.810 mila euro risulta dall'effetto combinato dell'incremento del Capitale circolante di 649.865 mila euro, dell'incremento del Capitale immobilizzato netto di 17.707 mila euro e del decremento del TFR ed Altri fondi di 1.835.238 mila euro.

L'incremento del Capitale immobilizzato netto è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento delle Immobilizzazioni tecniche (4.681.046 mila euro) per effetto sia dei maggiori investimenti, che dell'incremento degli *asset* di cui RFI è risultata beneficiaria a seguito della scissione Ferrovie Real Estate e delle scissioni TAV (tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna);

- decremento della posta Partecipazioni (3.210.680 mila euro) principalmente in conseguenza della riduzione della partecipazione nella società controllata TAV per effetto delle scissioni di cui al punto precedente;
- incremento del Fondo di ristrutturazione (1.452.659 mila euro) a seguito della riclassifica in tale posta del fondo interessi intercalari per 1.920.192 mila euro parzialmente compensata dall'utilizzo del fondo per le minusvalenze ordinarie (9.333 mila euro) e straordinarie (3.430 mila euro) da radiazioni cespiti e per gli ammortamenti dell'anno (454.769 mila euro).

L'incremento del Capitale circolante è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento del Capitale circolante netto gestionale (347.729 mila euro) per effetto principalmente di:
  - incremento di crediti commerciali (36.650 mila euro);
  - maggiori debiti commerciali (407.454 mila euro) principalmente verso fornitori e imprese controllate;
  - maggiori rimanenze (23.075 mila euro) attribuibile principalmente all'incremento delle giacenze di materiale destinato agli impianti elettrici, materiale d'armamento ed investimenti, nonché all'andamento dei prezzi delle quotazioni del rame;
- incremento delle Altre attività nette (997.594 mila euro) principalmente per effetto di:
  - maggiori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (624.150 mila euro) derivanti dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
    - riduzione dei crediti per Contratto di Programma cap. 1541 per 210.878 mila euro a seguito degli incassi di crediti pregressi avvenuti nel corso dell'anno;
    - iscrizione di nuovi crediti per interessi per 101.037 mila euro per i contributi destinati alla copertura degli oneri finanziari sugli investimenti per l'Alta Velocità/Alta Capacità;
    - iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto impianti per 1.233.875 mila euro parzialmente ridotti per 512.626 mila euro dagli acconti non ancora portati a riduzione delle Immobilizzazioni nel corso dell'anno;
    - iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto esercizio relativi al cap. 1541 per l'anno in corso per 12.742 mila euro;
  - maggiori crediti verso la controllata TAV per effetto delle scissioni (490.229 mila euro);
  - riduzione dei crediti immobilizzati per 113.998 mila euro dovuta principalmente allo svincolo del pignoramento promosso su istanza di un fornitore.

Il decremento della voce TFR ed Altri fondi è determinato principalmente dalla variazione del fondo rischi ed oneri rispetto all'esercizio precedente per l'effetto combinato di:

- riclassifica dal fondo interessi intercalari (1.920.192 mila euro) al Fondo Integrazione fondo ristrutturazione;
- accantonamento al fondo per incentivi all'esodo (100.000 mila euro);
- costi accatastamento ICI stazioni (50.000 mila euro);
- riduzione fondo rischi valorizzazioni a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate (5.007 mila euro);
- minore accantonamento contenzioso del lavoro (47.224 mila euro);
- minore accantonamento al contenzioso civile (11.000 mila euro) ed altre variazioni su fondi rischi di natura residuale;
- riduzione per utilizzi dell'anno.

Le Coperture aumentano per l'effetto combinato dell'incremento della Posizione finanziaria netta pari a 2.502.810 mila euro e del decremento dei Mezzi propri pari a 170.960 mila euro.

L'incremento della Posizione finanziaria netta è determinato dai seguenti fattori:

- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (903.612 mila euro) per effetto dell'aumento dei debiti verso banche (1.118.180 mila euro), di cui 54.007 mila euro verso banca OPI a seguito della scissioni Ferrovie Real Estate, 914.173 mila euro verso la banca BEI a seguito della scissione TAV (tratta Roma-Gricignano) e 150.000 mila euro verso la Banca di Roma relativo al debito stipulato il 3 agosto 2006; parzialmente compensato dal decremento dei debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti;

- decremento della Posizione finanziaria netta a breve (1.770.158 mila euro) per effetto principalmente:
  - della variazione negativa sul conto corrente intersocietario fruttifero ed infruttifero a seguito dei pagamenti fatti a terzi e a società del Gruppo (1.449.766 mila euro);
  - della riduzione dei versamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze dei contributi da Contratto di Programma (387.335 mila euro);
  - dall'incremento dei debiti sul finanziamento verso la banca BEI (47.396 mila euro) a seguito della scissione TAV (tratta Roma-Gricignano);

  parzialmente compensato dall'incremento della disponibilità sul conto corrente infruttifero per i versamenti effettuati dal MEF a fine anno per contributi non ancora transitati sul conto corrente intersocietario (100.000 mila euro).

Il decremento dei Mezzi propri deriva dall'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- perdita dell'esercizio (196.966 mila euro);
- incremento del capitale sociale per effetto della scissione Ferrovie Real Estate (46.006 mila euro);
- aumento di capitale deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 20.7.2006 (50.000 mila euro);
- riduzione a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 4.8.2006 (70.000 mila euro).

INFRASTRUTTURA

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC.

La rete fondamentale si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura e comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane.

La rete complementare è invece caratterizzata da livelli di densità e prestazioni dell'infrastruttura inferiori e costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali, svolgendo altresì una funzione di connessione tra le principali direttrici.

La rete AC/AV è un sistema integrato con la rete fondamentale dedicato al traffico viaggiatori veloce di collegamento tra le principali aree metropolitane del paese e al trasporto delle merci di qualità in determinate fasce orarie: presenta caratteristiche infrastrutturali e di segnalamento che consentono velocità pari o superiori a 250 km/h e garantiscono la piena interoperabilità ferroviaria.

RETE IN ESERCIZIO
Estensione della rete
- Totale 16.295 Km.
- Fondamentale 6.739 Km.
- Complementare 9.417 Km.
- Doppio binario 6.898 Km.
- Semplice binario 9.397 Km.
Treni Km. circolati (anno 2006) 345.889.271
Legenda
RFI

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2006 è di km. 16.297.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.457 pari al 70,3% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.898 pari al 42,3% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 7.526 pari al 46,2% del totale.

Principali indicatori di produttività	2006	2005
Treni x km giorno x km binario	49	51
Treni x km giorno x km linea	70	71
Treni x km anno x agente	10.010	9.470
Treni x km anno x agente Circolazione	26.489	25.494
km di linea x agente Circolazione	0,48	0,44
km di linea per agente Circolazione	1,27	1,2

Indisponibilità dell'infrastruttura

In merito agli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo dei treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D[1]), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2006 rispetto al precedente anno 2005:

LINEA	INDICATORI Anno 2005	INDICATORI Anno 2006
A	36	32
B	35	33
C	30	28
D	16	13

Gli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria vengono calcolati sulla base dei minuti di ritardo in rapporto alla consistenza degli impianti (variabile secondo la natura dell'impianto).

L'anno 2006 registra un miglioramento in termini di durata del guasto responsabile del ritardo dei treni rapportato agli oggetti della manutenzione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

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

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2006 si è attestato a circa 150 milioni di euro (valutazione a prezzo standard 2006), valore che risulta in aumento rispetto al saldo 2005 pari a 134 milioni di euro. L'aggiornamento dei prezzi *standard* per il 2006 ha incrementato il valore iniziale delle scorte, al 1° gennaio, a 136,5 milioni di euro, con un aumento di circa il 2% dovuto all'aumento dei prezzi di acquisto rilevati nel corso del 2005 soprattutto per i materiali costituiti da materie prime (in particolare rame) che nel mercato internazionale presentano un rilevante *trend* in aumento.

I settori di mercato dei principali materiali acquistati (ferrosi e non ferrosi) sono stati caratterizzati anche per il 2006 dall'incremento dei costi delle materie prime, ed in particolare riferibili al rame ed ai prodotti petroliferi che, come è noto, influenzano i costi di trasporto e quelli dei materiali derivati dal petrolio (materie plastiche).

In particolare si segnala l'incremento registrato dalle quotazioni del rame, utilizzato per la fornitura dei conduttori. Tali quotazioni, rilevate dal London Metal Exchange e attribuite alla nota "bolla" speculativa del settore di produzione, si sono ripercosse sul prezzo finale di acquisto con variazioni percentuali dal +20% fino al +100%, in base all'incidenza della materia prima.

Al riguardo occorre anche segnalare che tali sensibili variazioni dei prezzi di mercato hanno comportato un disallineamento tra il valore delle rimanenze del magazzino civilistico e gestionale.
Come noto, il magazzino civilistico valorizzato a prezzo media mobile, mediante l'aggiornamento del valore delle scorte già esistenti in magazzino sulla base del prezzo di acquisto di nuovi materiali, consente l'adeguamento costante del magazzino producendo effetti a conto economico in tempo reale. Il magazzino gestionale, valorizzato a prezzo *standard*, è fortemente influenzato dalle oscillazioni dei prezzi di mercato. Pertanto, per consentire l'aggiornamento in corso d'anno del prezzo *standard*, necessario anche per capitalizzare il maggior costo di impiego del rame utilizzato per gli investimenti nell'anno 2006, si è proceduto al ricalcolo automatico del prezzo *standard*, modificando il prezzo del materiale, lasciando invariate le quantità impiegate e riducendo la differenza tra il valore del magazzino civilistico e gestionale (delta prezzo *standard*/media mobile).

C'è da evidenziare, inoltre, che nel corso del 2006 si sono verificati numerosi furti di rame che hanno riguardato sia l'esercizio (lungo linea) sia i depositi che hanno subito un incremento del 257% rispetto al 2005, passando da 556 furti a 1.430, con un danno complessivo (diretto ed indiretto) per RFI di circa €11 milioni.

Per contrastare questo fenomeno, il cui verificarsi oltre a danni materiali è causa di notevoli disagi per i viaggiatori, RFI ha collaborato con il Servizio di Polizia Ferroviaria per la realizzazione di mirati interventi nelle zone di maggior incidenza del fenomeno. Anche le tratte del servizio dell'AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara hanno subito delle interruzioni a causa del verificarsi di furti rame: al riguardo sono state attivate le procedure per l'applicazione di specifiche misure per la tutela di tali *asset* strategici per il servizio ferroviario.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

- Officina Nazionale Armamento, con sede a Pontassieve che nel 2006 ha sviluppato n. 98.417 ore di produzione diretta per 1.825 scambi equivalenti;
- Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche, con sede a Bologna che nel 2006, ha sviluppato 105.029 ore di produzione diretta;
- Officina Nazionale Mezzi d'Opera di Catanzaro Lido che nel 2006 ha sviluppato n. 73.538 ore di produzione diretta.

A cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna, sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 39,4 milioni di euro (valutazione a prezzo *standard* 2006) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS).

LE STAZIONI

A) Le stazioni in gestione diretta di RFI

Le stazioni direttamente gestite da RFI (circa 2.300) sono state oggetto di numerosi interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, delle pulizie e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

Decoro

Nel corso del 2006 sono stati pianificati ed eseguiti nelle stazioni una serie di interventi che, oltre ad avere come obiettivo il miglioramento del decoro delle stazioni sono stati anche mirati a prevenire aggravamenti di situazioni critiche per il decoro stesso.

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

Nel corso del corrente anno, il livello del grado di decoro delle stazioni ha evidenziato un miglioramento rispetto al 2005, portando il valore medio a livello complessivo di rete da 59,11 a 60,94 (indicatore di *performance*).

Manutenzione (ordinaria e straordinaria)

Gli interventi realizzati nel corso del 2006 sono stati orientati alle aree a maggior impatto sulla clientela, ponendo maggior attenzione a quelle aree aperte al pubblico come atri, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso nonché alle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Tali interventi sono stati pertanto accelerati nell'ottica di migliorare il livello di fruibilità e la qualità dei servizi offerti in stazione; sono state ulteriormente accelerate le attività di

cantierizzazione per gli interventi di manutenzione straordinaria e rifunzionalizzazione ed aperti numerosi cantieri e completati i lavori già in essere.

Sono stati effettuati interventi di riqualificazione dei fabbricati viaggiatori, in alcuni casi con interventi di sistemazione delle aree esterne ed è stata completata la realizzazione delle nuove fermate di Milano Romolo, Lastra a Signa, Badesse, S.Gavino, S. Chiara (linea Mestre-Trento), Fiera di Roma, Parco Leonardo, Quattro Venti, Bocale.

Nell'ambito del piano nazionale che prevede il completo adeguamento nel triennio della rete fondamentale nonché dei principali nodi metropolitani sono stati realizzati sottopassi e innalzamento e/o adeguamento a norma dei marciapiedi in numerose stazioni della rete.

Sono inoltre stati eseguiti interventi per migliorare la fruibilità dei servizi e la sicurezza nelle stazioni in particolare per l'illuminazione e la segnaletica fissa, di orientamento e di sicurezza.

Particolare attenzione e priorità è stata posta, in linea con la Carta dei Servizi, all'accessibilità in stazione con particolare attenzione alle persone diversamente abili realizzando numerosi interventi di abbattimento delle barriere architettoniche come piattaforme elevatrici, ascensori, rampe di accesso, in numerose stazioni.

Pulizie e Servizi Appaltati

Nel corso del 2005 e nei primi mesi del 2006 si è provveduto alla rivisitazione, stesura e successiva messa in gara dei contratti di pulizia che, sulla base delle positive esperienze condotte su alcuni Compartimenti, sono stati rimodulati inserendo anche l'attività di mantenimento del decoro.

Pertanto, nel corso del 2006 sono state effettuate sia le attività propedeutiche alle operazioni di aggiudicazione che a quelle del cambio appalto e cioè predisposizione della documentazione, emissione dei bandi, valutazione tecnico economica delle offerte, aggiudicazione provvisoria e definitiva, cambio appalto.

L'obiettivo posto alla base del nuovo impianto contrattuale è quello di incrementare il livello di qualità del servizio offerto attraverso nuove modalità di espletamento della gara (criterio di scelta secondo l'offerta economicamente più vantaggiosa) ma soprattutto attraverso un articolato contrattuale che oltre alle attività tipiche delle pulizie prevede anche quelle del mantenimento del decoro e che oltre ai tradizionali sistemi di valutazioni delle prestazioni (controlli delle prestazioni rese e dei controlli statistici di qualità) prevede anche una correlazione alle indagini di *customer satisfaction* sulla base delle quali vengono attribuiti *Bonus/Penalities* e concesse o negate le eventuali proroghe contrattuali previste in contratto.

B) Il *network* Grandi Stazioni (GS)

La gestione del Contratto RFI-Grandi Stazioni è stata implementata nel corso del 2006 con l'obiettivo di realizzare procedure atte a definire al meglio tutti gli aspetti affidati contrattualmente a Grandi Stazioni.

Il 24.10.2005 è stato firmato un Atto Ricognitivo tra RFI e GS che ha avuto l'obiettivo di definire una serie di criticità emerse nel corso della gestione passata del contratto stesso, con impatto sia sul Piano degli Investimenti che sul conto esercizio, e nel corso del 2006, a seguito di tale accordo, sono state messe in atto le azioni gestionali conseguenti.

Il 20.04.2006 è stato stipulato tra RFI e GS un nuovo Accordo per la definizione dei criteri di attribuzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria ed è in corso di esame il "programma triennale degli interventi" che permetterà di realizzare una serie di interventi di manutenzione in particolare nelle aree a carattere ferroviario in modo tale da garantire un buon livello di decoro delle stazioni.

Nel corso del 2006 è stato posto in essere un processo di delega verso le strutture territoriali di RFI relativamente alle attività di verifica di una corretta gestione dell'*asset*, della qualità del servizio, degli aspetti economico-gestionali (occupazione delle aree, ripartizione oneri condominiali, gestione utenze, etc.) nonché della puntuale effettuazione delle prestazioni rese.

Per quanto riguarda lo sviluppo del Piano degli Investimenti, proseguono i lavori sui cantieri avviati a Torino Porta Nuova, Milano Centrale e Napoli Centrale che hanno tuttavia registrato difficoltà operative in fase di avvio.

A seguito di ritardi nell'approvazione definitiva dei progetti da parte del CIPE (intervenuta nel mese di aprile u.s.) sono tuttora in corso le attività negoziali relative agli ulteriori Appalti che hanno per oggetto sia gli interventi di riqualificazione, sia le cosiddette "infrastrutture complementari" (finanziate con Legge Obiettivo), oltre alle attività di conduzione e manutenzione degli impianti.

C) Il *network* Centostazioni

La gestione del Contratto tra RFI-Centostazioni, essendo ormai consolidata la completa autonomia gestionale della Società, è stata orientata alla verifica sulle singole stazioni degli effetti dell'applicazione del Contratto di *Global Service* in termini di livello di qualità del servizio reso, ricercando congiuntamente le soluzioni per il miglioramento dei risultati ottenuti.

Per quanto attiene il Piano di Sviluppo degli investimenti, nei canteri avviati si registrano alcuni ritardi mentre proseguono le attività negoziali e di progettazione finalizzate all'affidamento di ulteriori appalti.

Nel corso del 2006 sono stati completati i lavori relativi alle stazioni di Aosta, Benevento, Caserta, Catanzaro, La Spezia, Monza, Orte, Parma, Pavia, Reggio Calabria,

Treviso, Brescia, Gallarate, Milano Piazza Garibaldi, Piacenza, Reggio Emilia, Rovereto, Salerno; sono tuttora in corso lavori nelle stazioni di Asti, Barletta, Bolzano, Brindisi, Civitavecchia, Cuneo, Ferrara, Formia, Gallarate, Lecce, Napoli Campi Flegrei, Napoli Mergellina, Novara, Padova, Pistoia, Reggio Emilia, Rimini, Savona, Siena, Taranto, Trieste, Vicenza e sono stati consegnati i lavori nella stazione di Alessandria.

Per le stazioni di Formia e Rimini è stato necessario procedere al recesso e riappalto con fornitori nuovi, a causa di imprese inadempienti.

Sono state programmate le attività di progettazione relative alle ulteriori stazioni del *network* per consentire l'avvio di tutti i lavori entro il 2007.

D) Stazioni AV/AC

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

Roma Tiburtina - si rinvia allo specifico paragrafo "Progetto Roma Tiburtina" della presente Relazione sulla Gestione.

Torino Porta Susa - il 26 aprile sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova stazione AV che si concluderanno entro il 2009 comportando un investimento di 55 milioni di euro.

Firenze AV - è in corso l'esame delle offerte per la progettazione esecutiva delle gallerie e per la realizzazione degli scavalchi, con possibilità di affidamento delle opere per la realizzazione dell'attraversamento sotterraneo ferroviario e della stazione. Il completamento dei lavori è previsto per il 2012.

Napoli Afragola - il 12.07.2006 è stata avviata la costruzione del fabbricato della stazione, nell'ambito di un complesso di lavori relativi alle opere ferroviarie e alla viabilità circostante, già in avanzato corso: la prima fase funzionale del progetto sarà completata entro il 2008.

GESTIONE FINANZIARIA

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

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

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti intercorsi nel 2006:

valori in migliaia di euro

SALDO C/C			1.222.524	01/01/2006
	INCASSI	PAGAMENTI		
F S	412.366	(87.576)	324.790	
TRENITALIA	1.234.391	(93.362)	1.141.029	
FERSERVIZI	18.156	(79.667)	(61.511)	
GRANDI STAZ.	2.284	(58.410)	(56.126)	
CENTO STAZ.		(17.984)	(17.984)	
TSF		(86.144)	(86.144)	
ITALFERR	468	(162.315)	(161.847)	
TAV	156.304	(494.582)	(338.278)	
FRE	4.856	(10.777)	(5.921)	
FERCREDIT		(902.397)	(902.397)	
OMNIAEXPRESS		(8.264)	(8.264)	
PASSAGGI		(2.473)	(2.473)	
DDPP		(17.585)	(17.585)	
Finanziamenti e rimborsi	625.000	(55.205)	569.795	
Tiraggi su aumenti di CS	50.000		50.000	
TERZI E ALTRI MINORI (*)	945.830	(5.349.922)	(4.404.092)	
Contributi c/impianti	943.254		943.254	
Altri contributi	482.290		482.290	
CdP	1.101.698		1.101.698	
Totale Flusso	5.976.897	(7.426.663)	(1.449.766)	
SALDO C/C			(227.242)	31/12/2006

(*) compreso il personale

Il conto corrente intersocietario subisce nel corso dell'anno 2006 un forte decremento fino ad un completo azzeramento, determinato da una parte dall'esiguità degli

stanziamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la parte corrente e per le attività di investimento previste dalla legge finanziaria 2006 e dall'altra dal proseguimento dei pagamenti, in attuazione di contratti esistenti ai Terzi ed alle Società del Gruppo, del *factoring* a Fercredit, del conguaglio delle scissioni a TAV, dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale a TAV, degli interessi da rimborsare a TAV, delle attività di progettazione e direzione lavori a Italferr, degli oneri condominiali e indennità a Grandi Stazioni e Centostazioni, del rimborso di una parte della quota capitale relativa al prestito verso la Cassa Depositi e Prestiti ed altre partite minori.

Gli incassi sono principalmente relativi alle quote di parte corrente del Contratto di Programma (oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria, oneri demaniali, navigazione, art. 14.4 D.Lgs.188/2003) trasferite sul c/c intersocietario nel corso del 2006, contributi conto impianti, pedaggio Trenitalia, proventi della gestione immobiliare da Ferservizi, lavori in conto TAV ed incassi diversi.

In particolare i contributi conto impianti incassati nel corso del 2006 sono relativi ai seguenti versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- cap. 7122 *"Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"* (€ 426 milioni);
- cap. *7123 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"* (€ 147,254 milioni);
- *cap. 7124 "Contributi conto impianti per AV/AC"* (€ 370 milioni).

Gli incassi relativi ai finanziamenti e rimborsi si riferiscono al finanziamento ricevuto per la scissione FRE del 4.8.2006 per € 475 milioni e al finanziamento ricevuto dalla Banca di Roma a Dicembre 2006 per € 150 milioni. I pagamenti si riferiscono al rimborso del finanziamento BEI per € 23,39 milioni ed agli oneri finanziari per € 31,81 milioni.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Tesoro compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione con gli aumenti di capitale sociale di Ferrovie dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI.

Gli incassi relativi ai "tiraggi su aumenti di capitale sociale" si riferiscono all'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato da FS e deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 20.7.2006.
Gli incassi per "Altri contributi" si riferiscono ai versamenti effettuati per contributi erogati a vario titolo.
Con riferimento alla gestione del rischio finanziario, si segnala che, a seguito delle scissioni di rami d'azienda da parte di TAV verificatesi nel corso dell'anno, RFI ha ereditato un contratto di *Interest Rate Swap*, le cui caratteristiche sono evidenziate nella sezione "Altre informazioni" della Nota Integrativa al conto economico.

Si segnala, inoltre che risultano stipulati due contratti di *Forward Rate Swaps* per la copertura del costo dell'eventuale rifinanziamento; le indicazioni sono riportate nelle "Altre Informazioni" delle Informazioni sul conto economico.

INVESTIMENTI

Rete Storica

Nel corso dell'anno 2006, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 3.308 milioni di euro per la rete storica con un incremento di 254 milioni di euro rispetto all'anno precedente (+ 8%).

In particolare per quanto riguarda la rete storica, il volume degli investimenti è stato pari a 1.530 milioni di euro per i grandi progetti infrastrutturali (di cui 143 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e 1.778 milioni di euro per l'attività di mantenimento ed efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 503 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Rete AV/AC

L'avanzamento dei lavori nell'anno 2006 risulta pari a 2.386 milioni di euro di cui 2.382 milioni di euro per l'asse Torino-Milano-Napoli (TO-MI-NA), con una minore produzione pari a 987 milioni di euro (tutti relativi all'asse TO-MI-NA) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2006 la minore produzione è dovuta per circa due terzi all'avanzata fase realizzativa dell'asse TO - MI - NA (è stato realizzato oltre il 70 % dei lavori) che ha visto l'attivazione delle tratte Roma - Gricignano, della Torino - Novara, della Modena est - Bologna e nel Nodo di Roma, l'ingresso indipendente a Roma Termini della linea AV proveniente da Napoli.

In particolare si evidenzia, per i progetti a committenza RFI, una produzione nell'anno pari a 333 milioni di euro, di cui 276 per i progetti relativi alle attività di completamento delle tratte AV/AC oggetto di scissione da TAV, transitati ad RFI.

Al netto dei progetti conseguenti alle scissioni, la produzione dell'anno 2006 è pari a 57 milioni di euro, registrando una minore produzione pari a 16 milioni di euro (di cui 15 milioni di euro per TO-MI-NA) rispetto all'esercizio precedente.

CONTRIBUTI COMUNITARI

RFI è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (F.E.S.R.) e a carico del Bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (T.E.N.). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali previste nel Contratto di Programma 2000-2005 e nei relativi Addenda per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

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

Risorse FESR - PON TRASPORTI 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001 modificata dalla Decisione C(2004) 5190 del 15.12.2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo "Trasporti" che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

In tale contesto, le risorse complessivamente attribuite ad RFI, considerate anche le modifiche ai piani finanziari deliberate dal Comitato di Sorveglianza del PON Trasporti nella seduta del 20 luglio 2006 e alla conseguente modifica della selezione di progetti ammessi a cofinanziamento, possono essere così rappresentate (importi in M/Euro):

PON -T 00-06	Periodo di ammissibilità della spesa	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31. 12.2006
Misura I.1 (*Direttrici*)	1.1.2000-31.12.2008	1.096,2	477,6	289,8
Misura II.1 (*Nodi*)		219,1	86,2	85,0
Totale		**1.315,3**	**563,8**	**374,8**

Dei 374,8 milioni di Euro incassati ad oggi, nel corso dell'anno 2006 sono stati incassati 93 milioni di Euro, di cui 90 inerenti la Misura I.1 e 3 milioni di euro relativi alla Misura II.

Inoltre a seguito della scissione del I lotto funzionale della tratta AC/AV Roma - Napoli, nonché a seguito dell'ampliamento del costo totale cofinanziato relativamente alla Misura II, RFI beneficia del finanziamento ai sensi della Legge 183/87 (Fondo di Rotazione) pari a 7,9 milioni di Euro sulla Misura I ed in particolare a valere sul citato I lotto e pari a 3,4 milioni di euro inerenti la Misura II: risorse completamente incassate nel corso dell'anno 2006.

Risorse TEN

Il Regolamento (CE) n. 2236/95 e successive modifiche del Parlamento Europeo e del Consiglio, stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario nella Comunità nel settore delle reti transeuropee.

In particolare, possono beneficiare del contributo comunitario i progetti di interesse comune individuati nell'ambito degli orientamenti di cui all'art. 129C del Trattato che istituisce la Comunità Europea.

In tale contesto, RFI riceve contributi TEN su studi e lavori rispondenti ai requisiti di ammissibilità del contributo (in primo luogo gli oggetti cofinanziati devono insistere sulla rete TEN), nella misura massima rispettivamente del 50% e del 10% del costo ammissibile.

Mentre i contributi "Extra MIP" sono erogati dalla CE a seguito dell'emissione di singole Decisioni e della successiva rendicontazione dell'avanzamento economico del progetto confinanziato, i contributi "MIP - *Multiannual Indicative Programme*" vengono erogati sulla base della emissione di Decisioni annuali della CE (e relativa rendicontazione delle spese sostenute da parte di RFI) che rendono operativo il Programma Indicativo Pluriennale elaborato dalla CE per settore per il periodo 2001-2006, in base alle domande di contributo pervenute dai singoli Stati membri. Il Programma è stato riesaminato a metà periodo, per tener conto del reale avanzamento dei progetti.

Complessivamente, le risorse TEN attribuite negli anni 1993-2006 ad RFI possono essere così rappresentate (importi in M/Euro):

Tipologia di contributo	Importo decisioni emesse	Totale incassato	Di cui incassato nel 2006
MIP (Programma 2001-2006)	**81,6**	**51,66**	**21,62**
Extra MIP	**216***	**194,59***	**10,0**
TOTALE TEN	**298,12**	**246,25**	**31,62**

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

A valere sulle decisioni TEN gestite direttamente dal GEIE "ERTMS Users Group", RFI ha incassato 3,2 MEuro e, tramite il consorzio EUROPTIRAILS, 0,2 MEuro.

Opere consegnate all'esercizio ferroviario

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

Nuove linee

attivati 150 km: 2 km di linea a doppio binario tra Voltri e Sestri P. (riattivato in nuova sede) e 5 km di linea a semplice binario (di cui 2 km tra Bivio Castelluccio e Genova Voltri Mare, 2 km tra Venezia Mestre e Venezia Porto Marghera Scalo e 1 km tra Bivio Rivarolo e Bivio PC Bersaglio), 15 Km Castelfranco - Lavino AV/AC, 7 Km Salone - Roma Prenestina AV/AC, 2 km Firenze SMN - Firenze Statuto (quadruplicamento) 28 km Padova - Venezia Mestre AV/AC, 86 km Torino - Novara AV/AC. Semplice binario: 5 km Rosarno - S. Ferdinando.

Varianti

Attivati 6 Km: 2 Km Ostiense - Ponte Galeria, 2 Km Bretella di Chilivani, 2 Km Napoli Centrale - S. Giovanni Barra..

Elettrificazione

attivati 97 km: 2 km di linea a doppio binario tra Voltri e Sestri P. (riattivato in nuova sede) e 5 km di linea a semplice binario (di cui 2 km tra Bivio Castelluccio e Genova Voltri Mare, 2 km tra Venezia Mestre e Venezia Porto Marghera Scalo, 1 km tra Bivio Rivarolo e Bivio PC Bersaglio), 15 km Castelfranco - Lavino AV/AC , 7 km Salone - Roma Prenestina AV/AC, 2 km Firenze SMN - Firenze Statuto (quadruplicamento) 28 km Padova - Venezia Mestre AV/AC. Semplice binario: 5 km Rosarno - S. Ferdinando, 33 KM Chiasso - Ivrea.

Raddoppi

attivati 67 km sulla rete tradizionale di cui km 13 tra Certaldo e Poggibonsi, 5 km tra S. Pietro e Ostiense (Viterbo), 21 km Polignano - Fasano, 8 km Crevalcore - PP Persicelo Nord, 7 km Melito - Saline, 13 km Saline - R.C. Pellaio.

Sistema Comando Controllo (DCO/SCC)

attivati 44 km di cui 10 km nel nodo Genova, 3 km tra Bolzaneto e Rivarolo, 1 km tra Bivio PC Bersaglio e Bivio Rivarolo, , 10 km Foggia - Incoronata , 9 km Genova Borzoli - Genova Voltri Mare, 11 km Genova Voltri - Genova Sampierdarena.

Sistema Comando Controllo Alta Velocità (DCO/SCC/AV): attivati 7 Km tra Salone e Roma Prenestina AV/AC.

Comando Traffico Centralizzato (DCO/CTC)

attivati 112 Km: 9 km Milano Lambrate - Pioltello, 15 km Bivio Lambro - Milano Nord (passanta) , 21 km Olbia - Golfo Aranci , 15 km Castelfranco - Lavino (AV/AC) , 27 km Modena - Lavino, 5 km Rosarno - S. Ferdinando, 20 km Melito - Pellaro.

European Rail Traffic Management System (ERTMS)

attivati 7 Km: 7 km Salone - Roma Prenestina.

Blocco Automatico

attivati 80 km di cui 16 km tra Bressanone e Ponte Gardena, 1 km tra Bivio PC Bersaglio e Bivio Rivarolo, 5 km tra S. Pietro e Ostiense (Viterbo), 2 km tra Bivio Musocco e Quadrivio Ghisolfa, 2 km tra Bivio Castelluccio e Genova Voltri Mare, 9 km Nodo Milano, 15 km Castelfranco - Lavino (AV/AC), 2 km Firenze SMN - Firenze Statuto (quadruplicamento) , 28 km Padova - Venezia Mestre AV/AC .

Blocco conta assi

attivati 151 km di cui km 54 km tra Mineo e Niscemi, 2 km tra Venezia Mestre e Venezia Porto Marghera Scalo, 11 km tra Bari S.Andrea e Bitetto, 21 km Polignano - Fasano, 7 km Melito - Saline, 5 km Alcantara - Fiumefreddo, 9 km Voghera - Casteggio, 21 km Olbia - Golfo Aranci, 6 km Campoleone - Aprilia, 3 km Milano Rogoredo - Milano Porta R., 5 km Rosarno - S. Ferdinando, 7 km Rivalta Scrivia - Bozzolo F.

Banalizzazione

attivati 266 km di cui 10 km tra Grignano e Bivio D'aurisina, 4 km tra Venezia Mestre cab b e Mestre, 4 km tra Roma Ostiense e Roma Tuscolana (viaggiatori), 3 km tra Bolzaneto e Rivarolo, 10 km tra Fortezza e Bressanone, 9 km tra Pignataro e Capua, 3 km tra Roma Tuscolana e Roma Termini, 13 km tra Certaldo e Poggibonsi, 21 km Polignano - Fasano, 8 km Crevalcore - PP Persicelo Nord, 20 km Melito - Pellaro, 15 km Castelfranco - Lavino (AV/AC), 44 km Sacile - Treviso, 10 km Foggia - Incoronata , 2 km Firenze SMN - Firenze Statuto (quadruplicamento), 28 km Casarsa - Sacile, 18 km B.Terme Vigliatore - Patti, 8 km Milano Rogoredo - Locate Triulzi, 4 km Q.Zappata - TO.Lingotto, 4 km Q.Torbella - GE Sampierdarena (Bastioni e Sussidiaria), 28 km Padova - Venezia Mestre AV/AC .

Linea Codificata

attivati 114 km di cui 2 km tra T.B. Seveso e B. Turro, 1 km tra Bivio PC Bersaglio e Bivio Rivarolo, 6 km nel nodo di Genova, 5 km tra S. Pietro e Ostiense (Viterbo), 3 km tra Roma Tuscolana e Roma Termini, 5 km tra Milano Sm.to e Pioltello, 1 km tra B. Turro e B. Mirabello, 3 km tra Milano Sm.to e Q. Taliedo, 5 km tra Milano Certosa e Milano P.G., 2 km tra B.Musocco e Q. Ghisolfa, 16 km tra Bressanone e Ponte Gardena, 1 km Bivio Cassino - ex B. Poggioreale , 7 km nodo Milano, 15 km Castelfranco - Lavino (AV/AC), 3 km Messina Scalo - Contesse, 11 km Bari - Torre a Mare, 28 km Padova - Venezia Mestre AV/AC B.Musocco.

Passaggi a livello

sono stati soppressi 94 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 14.

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 24 ACEI.

ACC (Apparati Centrali a Calcolatore): attivati 10 ACC (Civitavecchia, Castelfranco D'Emilia, Voghera, Conegliano, Messina Scalo, Milano Rogoredo, Dossobuono, Bressanone, Melzo scalo, Genova Rivarolo).

INTERVENTI TECNOLOGICI

I principali interventi tecnologici dell'anno sono stati i seguenti.

Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)

Tale sistema, installato in alternativa al Sistema di Supporto alla Condotta (SSC) e per alcuni tratti in sovrapposizione allo stesso, consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno, attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita che al superamento indebito dei segnali a via impedita.

Si evidenzia l'importanza di tale sistema sul sistema ferroviario sia in termini di sicurezza della circolazione sia di riduzione dei costo: complessivamente il Programma SCMT è stato attivato su un totale di 8.595 km di linee di cui 2.751 Km circa realizzati nel 2006 e suddivisi tra tutte le Direzioni Compartimentali di RFI, a meno della Sardegna.

Sono in corso le attività di realizzazione delle ulteriori linee dello scenario SCMT 2006, le cui attivazioni per Km 112 circa sono previste entro marzo 2007, e delle linee previste nello scenario 2007 per Km 1.985 circa la cui attivazione completerà il Programma SCMT di 10.692 km circa.

Si stanno esaminando le modalità di appalto di ulteriori 778 km circa di linee, che si è concordato di attrezzare con SCMT d'intesa con Trenitalia e con il Ministero dei Trasporti, unitamente al reperimento dei relativi finanziamenti aggiuntivi, richiesti anche per la diagnostica GSM-R e per l'attrezzaggio delle linee SCMT con apparecchiature *Infill.*

Sistema di Supporto alla Condotta (SSC)

E' un avanzato sistema di sicurezza a supporto del macchinista e consiste nel richiedere al macchinista il riconoscimento del segnale incontrato lungo la linea azionando, su una particolare pulsantiera installata in cabina di guida, il tasto dedicato. Per la trasmissione dei dati l'SSC utilizza *transponder* a microonde, tipo "Telepass" (trasmissione a 5,8 GHz). Nel caso in cui non ci sia coincidenza fra le informazioni trasmesse dal *transponder* e le operazioni dei macchinisti, quando non viene effettuata la fermata in corrispondenza di un segnale disposto al rosso o non viene ridotta la velocità in base alle informazioni restrittive ricevute, il sistema interviene sull'impianto di frenatura del treno.

Si sta completando la realizzazione della sperimentazione allargata del sistema sui primi circa 1.460 km di linee in Sicilia e Sardegna.

Oltre a tutta la Rete Sarda di circa 447 km attivata all'esercizio sperimentale entro giugno 2006, sono stati attivati nell'intero anno ulteriori 721 km circa della Rete Siciliana con il completamento dell'attrezzaggio del sistema sulle linee Roccapalumba-Bicocca, Caltanissetta Xirbi-Gela e Canicattì -Porto Empedocle avvenuto a dicembre.

Sono in corso le attività di realizzazione delle ulteriori linee, a completamento della Rete Siciliana, per complessivi Km 292 le cui attivazioni sono previste entro Marzo 2007.

Si sta procedendo inoltre alle modifiche dei SSB già installati a bordo dei locomotori di Trenitalia, per l'esclusione dell'apparecchiatura vigilante (VACMA) e per l'installazione del nuovo tipo di cruscotto.

E' stata inoltre effettuata la gara per individuare nuovi fornitori del sistema SSC di terra e di bordo.

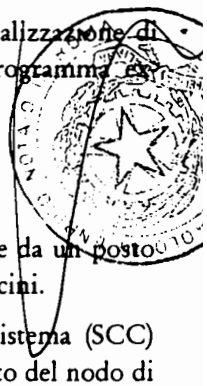
Alle suddette Imprese sono stati affidati due lotti di sviluppo e sperimentazione del Sottosistema di Terra, rispettivamente sulla linea Roccasecca-Avezzano e sulla linea Arona-Santhià, e due prototipi e teste di serie del Sottosistema di Bordo. I sottosistemi di terra sono stati sviluppati e si è proceduto all'attrezzaggio di due tratte delle suddette linee, su cui sono state effettuate le corse prova con locomotori dotati di SSB già sviluppati in precedenza. A seguito dei positivi risultati le Imprese in questione hanno conseguito il Certificato di Idoneità Preliminare del Prodotto relativo al SST il 15/12/2006.

Al fine di proseguire e completare il processo di sperimentazione ed omologazione dei due nuovi fornitori del SST SSC, secondo la procedura già varata con il Programma SCMT, si è proceduto alla fine di dicembre 2006 all'affidamento della realizzazione di n. 2 sperimentazioni allargate del sistema SSC:

1)su 760 km di linee dei Comp.ti di Roma, Bari e Napoli;

2) su 751 km di linee dei Comp.ti di Torino e Firenze.

Questa attività è propedeutica all'emissione del bando di gara per la realizzazione di SSC SST nei rimanenti 1.918 km circa di linee (a completamento Programma ex vigilante) da attrezzare entro fine 2007.



Sistema Comando Controllo (SCC)

E' il sistema gestionale/organizzativo a forte innovazione tecnologica, che da un posto centrale consente la gestione e la supervisione della circolazione di linee/bacini.

Nell'ambito dello sviluppo dei progetti di investimento relativi a tale sistema (SCC) sono stati attivati sulla rete tradizionale 11 km di SCC per il potenziamento del nodo di Genova.

Progetto Apparato Centrale a Calcolatore (ACC)

L'ACC rappresenta l'evoluzione degli apparati Centrali Elettrici a pulsanti di itinerario e degli apparati Centrali Elettrici a leva individuali sostituendo la logica cablata realizzata mediante circuiti elettrici, elementi meccanici ed elettromeccanici, attraverso la logica programmata, realizzata cioè mediante elementi elettronici (cosiddetti componenti

statici) programmabili via *software*. L'ACC è in via di diffusione in tutte le ferrovie europee.

Sono stati completati gli aggiornamenti delle linee AV Roma Napoli e AV Torino Novara al fine di integrare e migliorare la disponibilità della linea.

E' stato portato a termine il processo di verifica degli ACC inerente l'integrazione delle interfacce per i deviatoi oleodinamico e per le nuove casse in traversa. Sono ultimati gli aggiornamenti di alcuni enti di piazzale quali Fermascambi, Trasmettichiave, ecc.

Sono stati attivati gli impianti di Voghera e Rogoredo con il posto operatore movimento di tipo innovativo denominato "Isola" con QL di tipo LCD e con innovazioni tecnologiche principalmente destinate alle postazioni di segregazione dati e di rete di comunicazione.

E' stato aggiornato il 1° impianto, Melzo, nel mese di dicembre 2006. E' previsto un ulteriore aggiornamento con configurazione comprendente SCMT entro il 1° semestre 2007.

Dopo l'attivazione dei primi 2 impianti ACC in Sicilia è stata implementata la remotizzazione dell'ACC di Tindari nell'Aprile 2006.

E' stata completata la riconfigurazione l'ACC di Roma Ostiense per le modifiche del ferro (nuovi binari) e per l'inserimento del Blocco Automatico (eliminazione buco di modifica nella linea) con la relativa riconfigurazione ed estensione dell'SCMT.

È stato consegnato lo strumento di validazione delle tabelle delle condizioni, ad uso del personale del Movimento: tale strumento renderebbe più veloce l'accettazione degli impianti da parte degli uffici periferici competenti.

Sono stati implementati i comandi sicuri da SCC.

Sono state definite le Architetture per la multistazione, che saranno utilizzate sulle linee AV/AC della Firenze - Milano a settembre 2006, sono terminate le verifiche della congruenza dei prodotti attualmente utilizzati per definire le nuove specifiche funzionali e dei requisiti.

Sono completate architetture del "Distanziamento Innovativo" da utilizzare in alternativa al Blocco Automatico a correnti codificate.

Sono state elaborate le tabelle delle condizioni di Bologna , la scelta dei movimenti e il relativo percorso.

E' terminato lo studio della protezione Automatica delle convergenze "PAC" e il relativo strumento di verifica.

Telecomunicazioni - Servizio *Global System for Mobile communications - Railways* (GSM-*R*)

Dal 25 ottobre 2004 RFI ha attivato la rete di telefonia cellulare GSM-R, un sistema radiomobile proprietario dedicato alle attività ferroviarie. Con la rete GSM-R, RFI ha dotato l'infrastruttura ferroviaria ed il suo personale di un sistema di radiocomunicazione mobile in grado di soddisfare in modo efficiente ed integrato, su scala nazionale, tutte le esigenze di comunicazione vocale e di trasmissione dati connesse con l'esercizio ferroviario, compreso il controllo, in sicurezza, della marcia dei treni.

Il GSM-R trasmette su una banda di frequenze in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie. A regime la rete GSM-R interesserà le linee e i nodi della rete commerciale gestita da RFI, per una estensione superiore a 7.500 km.

Il sistema risulta interconnesso con le reti GSM degli operatori pubblici per disporre di risorse alternative di comunicazione sulle aree non coperte dal sistema GSM-R. In prospettiva futura il progetto Rete Radio GSM-R potrà avere una eventuale espansione anche verso le linee secondarie garantendo una autonomia operativa sull'intera rete e sarà interconnesso con i vari impianti GSM-R in corso di realizzazione da parte delle altre ferrovie europee.

Nel corso dell'anno 2006 è proseguito il lavoro di posa di siti radio relativi al Progetto Rete Radio GSM-R, con un incremento di ulteriori 175 siti integrati, portando lo stato di avanzamento della rete ad oltre il 90% degli impianti previsti contrattualmente, che sono oltre 1100.

Per il 10% circa di siti non ancora integrati i lavori sono in corso, con alcune criticità residue che riguardano circa 15 impianti tuttora assoggettati a problematiche di sospensione lavori e/o pendenze di ricorsi al TAR, a seguito di situazioni di contenzioso con gli Enti Locali.

Per circa 60 impianti continuano inoltre a sussistere rilevanti difficoltà inerenti l'adduzione della alimentazione elettrica, in particolare sulle direttrici Roma-Pescara e Battipaglia-Metaponto, trattandosi di aree impervie e non urbanizzate, con situazioni di reale difficoltà per l'ente erogatore ad eseguire i lavori necessari, che si protraggono ben oltre i termini preventivati.

Si è invece sbloccata a fine anno, con il giudizio del TAR Lazio favorevole ad RFI, la vertenza aperta con il Ministero per i Beni ed Attività Culturali, che aveva ostacolato la realizzazione dei siti radio GSM-R nelle aree assoggettate a vincolo paesaggistico.

L'insieme delle ragioni di cui sopra ha comportato la impossibilità di concretizzare il presunto obiettivo di concludere la realizzazione della copertura radio GSM-R su tutti i circa 7500 Km della rete ferroviaria commerciale entro la fine dell'anno 2006, spostando i termini di almeno un trimestre.

Stanno proseguendo i lavori per la realizzazione di impianti di radiocopertura delle gallerie su alcune linee residue della rete fondamentale e su alcune tratte della rete complementare.

Sono in corso attività di adeguamento, integrazione e messa a punto degli impianti di radiocopertura pre-esistenti, costruiti originariamente con particolare riferimento alle reti GSM degli operatori pubblici, al fine di renderli compatibili con le esigenze di radioestensione dei segnali della rete GSM-R.

E' stato inoltre approvato il *dossier* di valutazione investimento relativamente alla applicazione degli impianti radio GSM-R a tutta la rete ferroviaria nazionale (ulteriori 8500 km di linee della rete ferroviaria complementare) e le relative assegnazioni di fondi risultano pianificate nel corso degli anni 2007-2009, comprendendo anche la posa di cavi in fibra ottica e di ulteriori impianti di radiocopertura delle restanti gallerie, non oggetto degli interventi attualmente in corso.

Sono stati altresì conclusi tutti i lavori relativi alla posa in opera dei circa 1.700 Km di cavi fibra ottica lungo le linee della rete ferroviaria commerciale che risultavano sprovviste di tale infrastruttura, essenziale per la interconnessione degli impianti radio della rete GSM-R.

Sono state svolte attività di supporto e assistenza tecnica per quanto concerne il pre-esercizio e l'analisi delle problematiche correnti riguardanti gli impianti GSM-R delle tratte AV Roma-Napoli e Torino-Novara per consentire al personale ferroviario la totale trasparenza di tutti i servizi radiomobili di fonia e trasmissione dati nel passaggio tra aree servite da impianti appartenenti al contesto AV/AC ad impianti appartenenti al contesto della rete ferroviaria convenzionale, ed interventi per l'allestimento del laboratorio di sviluppo delle nuove tecnologie ERTMS presso l'Istituto Sperimentale di Roma Portonaccio.

A quest'ultimo riguardo si è provveduto alla acquisizione ed installazione degli apparati GSM-R previsti, da interfacciare con gli impianti in pre-esercizio sulla tratta AV Roma-Napoli e con la rete GSM-R nazionale del centro NOCC di Roma Tuscolana.

Tecnologie Integrate AV (Alta Velocita')

***European Railway Traffic Management System/European Train Control System* Livello 2 (ERTMS/ETCS)- Rete AV/AC**

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea. I vantaggi attesi dal nuovo sistema consistono nella possibilità di far viaggiare i treni su tutta la rete europea interoperabile senza dover cambiare alle frontiere il personale di macchina o il materiale rotabile, nell'incrementare la sicurezza del traffico nazionale e internazionale, nel migliorare la gestione del traffico passeggeri e merci, nella possibilità d'introdurre gradualmente la nuova tecnologia, nell'aprire il mercato della produzione ferroviaria ad una competizione estesa a livello europeo.

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

Nel sistema ERTMS/ETCS si sono distinti tre differenti livelli applicativi per permettere ad ogni ente ferroviario nazionale di stabilire il livello maggiormente

appropriato alle proprie infrastrutture, alle prestazioni volute e alle proprie strategie di investimento.
I tre livelli sono distinti principalmente in base all'equipaggiamento utilizzato nel sottosistema di terra e nel sottosistema di bordo, in relazione alla modalità di trasferimento delle informazioni tra terra e bordo e in relazione alle funzioni processate nei due sottosistemi.

Il livello 1 sfrutta EUROBALISE per la trasmissione discontinua dei dati dalla terra al treno e viene applicato sopra il sistema di segnalamento già esistente. Il livello 2 sfrutta EURORADIO (GSM-R) per la trasmissione continua via radio dei dati tra la terra e il treno, EUROBALISE per la trasmissione discontinua e non richiede la presenza dei segnali lungo linea. Il livello 3 si distingue dal livello 2 per l'introduzione a bordo del sistema per la valutazione dell'integrità del treno. I treni equipaggiati con ERTMS/ETCS possono viaggiare sulle linee attrezzate con i sistemi nazionali di controllo treno e supervisione della velocità grazie ad un equipaggiamento di bordo denominato *Specific Transmission Module* (STM).

Nel 2006 sono stati completati i lavori delle Commissioni di Verifica Tecnica ed espletate tutte le attività per l'attivazione al pre-esercizio della tratta Torino-Novara avvenuta nel mese di febbraio. In tale contesto e' stato omologato il Sottosistema di Terra dell'ETCS livello 2 ASF e realizzata l'integrazione tecnologica e funzionale con il SSB Alstom prima al mondo per esercizio commerciale a 300km/h.

E' stato attivato l'innesto AV del Nodo di Roma Prenestina e l'interconnessione di Caserta,

sono state emesse le specifiche dei requisiti di sistema per le tratte AV Mi-BO e Bo-Fi, sono state definite le specifiche di sistema e le *Change Request* da presentare in ERA per l'utilizzo del Radio *Infill* sul Livello 1 su SCMT, è stato dato il NOME al SSB ETCS su ETR 485 Alstom con SCMT in Fase X.

Nel mese di dicembre è stato dato il NOME al SSB ASF ETCS su ETR 500 con integrato il STM SCMT sulla tratta Torino-Novara.

Sono state avviate le attività di integrazione fra SST ETCS Alstom e SSB ASF su tratta Ro-Na su laboratorio ed in campo

Nel corso del 2006 hanno ricevuto grande impulso le attività connesse allo sviluppo dei corridoi interoperabili europei, che prevedono l'impiego del sistema ERTMS (livello 1 con infill via radio GSM-R). In particolare la priorità è stata data al corridoio A Rotterdam-Genova sul quale RFI intende attrezzare un sito prototipale per lo sviluppo del sistema con questa funzionalità, che deve garantire l'interoperabilità con treni di Imprese ferroviarie europee attraverso le linee di confine. Sono iniziate le attività gestionali connesse all'attribuzione dei finanziamenti, per l'effettuazione della gara d'appalto del sito prototipale, mentre per la realizzazione sono stati richiesti finanziamenti appositi nell'Addendum al PPI. La Commissione europea ha in programma di concedere rimborsi al 50% sugli investimenti effettuati sul sistema ERTMS.

Energia elettrica

Come noto le modalità di approvvigionamento di energia elettrica continuano a subire, in funzione dello sviluppo del mercato elettrico nazionale e della connessa normativa, rilevanti innovazioni, pur restando sostanzialmente stabili le condizioni speciali tariffarie riservate per legge all'esercizio ferroviario. In tale ambito il D.L. 35/2005 del 14.03.2005 (c.d. "Decreto sulla Competitività") convertito in Legge n. 80/2005 ha confermato il diritto ad RFI di usufruire di tariffe speciali senza limiti temporali di decadenza.

Permane la complessità delle procedure amministrative in materia di approvvigionamento di energia elettrica ed una intensificazione dei rapporti istituzionali con le autorità di settore (Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas, Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico) nonché con i produttori ed i distributori di energia (ai fornitori nazionali si sono aggiunte anche le Ferrovie Federali Svizzere, da cui viene acquistata l'energia elettrica per l'alimentazione delle linee di confine tra i due Stati).

Prosegue l'attività di valorizzazione della rete elettrica ad alta tensione, comprese le sottostazioni, attraverso la possibilità di mettere a disposizione verso terzi la capacità di vettoriamento residua rispetto al fabbisogno di RFI. In tale ambito stanno prendendo forma anche progetti di sistemi elettrici privati di consorzi separati dalla Distribuzione Pubblica. Per tali progetti, in particolare uno che riguarda il Veneto ed un altro che riguarda le Marche, sono stati espletati servizi di progettazione a carattere oneroso.

Si è proceduto alla formalizzazione con Enel Distribuzione:

- dei contratti relativi alla fornitura di energia elettrica per il sistema AV/AC della tratta Firenze - Milano (allacciamenti di Firenze Castello, S. Benedetto al Querceto e Modena);
- è stato stipulato il contratto relativo alla fornitura di energia elettrica per il sistema tradizionale, con l'allacciamento della SSE di Volla,
- sono in corso di formalizzazione tecnico-amministrativa gli allacciamenti per la fornitura di energia elettrica (sistema tradizionale) per le SSE di Varano, Faglia, Montuoso, Imperia, Bovino, Cancello, Montecalvo, Collegno, Biandrate, Ivrea, Bicocca.

Proseguono le attività relative agli studi di fattibilità per l'inserimento nella rete Alta Tensione (AT) di RFI di nuovi impianti deputati alla produzione di energia e quelle relative all'attivazione del sistema nazionale SCEDE (monitoraggio flussi energetici rete AT).
Sono proseguite le attività di omologazione di prodotti per il settore A.T.
E' stata ultimata la progettazione degli impianti di *security* di 85 siti tra sottostazioni, stazioni e impianti di linea consistenti in impianti di video-sorveglianza, controllo accessi, anti-intrusione, colonnine di chiamata soccorso e protezioni passive e si prevede di ultimare la fase relativa alla procedura di appalto concorso entro febbraio 2007. In

tale progetto è anche compresa la progettazione della manutenzione a vita intera degli impianti.
Sono proseguite le attività di elaborazione di normative tecniche quali la complessa e rilevante norma tecnica regolante la fornitura dei materiali per linea di contatto tipo AV/AC, la specifica tecnica di fornitura dei moduli compatti per reparti AT di SSE e la relativa istruzione tecnica di progettazione, tutte in corso di emissione.
In relazione alla progettazione dei grandi corridoi internazionali ed in particolare della relazione Berlino-Napoli, d'intesa con le ferrovie Austriache, si è ultimato in tempi brevi lo studio del sistema di alimentazione e di trazione del tunnel base del Brennero tra gli impianti di Innsbruck e Fortezza, valutando in maniera integrata tutte le possibili soluzioni sia da un punto di vista tecnico che economico e sistemico.

PATRIMONIO

Generalità

L'anno 2006 è stato caratterizzato da una intensa attività volta alla definizione di una serie di progetti di scissione immobiliare che hanno e continuano ad interessare RFI.

Come anche menzionato nella relazione sulla gestione 2005 nel paragrafo degli "eventi successivi", con atto del 18 gennaio 2006 è stata effettuata una scissione parziale della società Ferrovie Real Estate a favore di RFI. Con tale operazione vengono riassegnati ad RFI l'immobile di Torino, stazione Porta Susa (Spina 1 e Spina 2) e altri immobili minori con la quota di fondo e di debito ad essi riferibile e trasferiti a Ferrovie Real Estate con l'atto di scissione parziale del 28.10.2003.

Il 4 agosto 2006 è stato firmato un ulteriore atto di scissione del patrimonio immobiliare di RFI in favore di Ferrovie Real Estate costituito da circa 450 compendi immobiliari il cui valore è di circa 550 milioni di euro.

Sempre sul fronte delle scissioni immobiliari, nel secondo semestre dell'esercizio si è dato notevole impulso alla definizione e predisposizione degli atti tecnico/patrimoniali per la predisposizione del 3° portafoglio immobiliare propedeutico ad una ulteriore scissione costituita del valore di circa 350 milioni di euro.

Nello stesso periodo si sono portate a definizione le attività correlate ai processi di scissione di TAV in favore di RFI con la finalizzazione della scissione della parte immobiliare della linea AV/AC Torino-Novara (pari al 70% del totale della parte immobiliare) e del tratto AV/AC Modena-Bologna nonché del Nodo di Roma.

Con riferimento alle attività legate al "Censimento Immobiliare", dopo essere state istituite 16 *data room* costituite da personale misto di RFI e di Ferservizi, nel corso di aprile sono stati resi tangibili i primi risultati che si sono rivelati fondamentali per le attività propedeutiche alla seconda scissione RFI/Ferrovie Real Estate sopra descritta.

Sul fronte dei rapporti locativi intersocietari nel secondo semestre di quest'anno, anche su impulso dell'entrata in vigore del DL 223/06 c.d. Bersani (per maggiori informazioni in merito a tale Decreto si rimanda al paragrafo "Decreto Legge 4 luglio 2006 n. 223 convertito dalla legge 4 agosto 2006 n. 248 (Legge Visco-Bersani)" della presente Relazione sulla gestione), sono state contrattualizzate tutte le occupazioni di spazi di proprietà di RFI da parte di altre società del Gruppo FS che sono detenuti a fronte di una indennità di occupazione. Nello specifico sono stati formalizzati 46 rapporti locativi, in particolare con la società Trenitalia per gli spazi occupati nei palazzi adibiti ad uso ufficio, con la società Ferservizi per gli edifici di proprietà di RFI destinati a Ferrhotel e con la Capogruppo per gli spazi utilizzati dalla Polfer.

Nel corso del 2006 hanno assunto anche particolare rilievo ed impulso le attività afferenti la messa fuori esercizio (dismissione) di linee ferroviarie non più esercite, ovvero la loro messa a reddito anche al fine di eliminare i costi di gestione (oneri per manutenzione ordinaria e straordinaria).

Per quanto attiene la dismissione del patrimonio non strumentale di RFI nell'esercizio in esame si è pervenuti, in data 22 dicembre 2006, alla sottoscrizione del nuovo contratto di mandato RFI-Ferservizi per l'alienazione dei beni immobili che consentirà un efficientamento dei processi di alienazione oltre ad una riduzione dei costi di gestione conseguenti alla rimodulazione dei corrispettivi spettanti a Ferservizi per le attività di dismissione. Il precedente contratto di mandato, più volte prorogato, era pervenuto a definitiva scadenza il 30 giugno scorso e nel 2° semestre di questo anno, nelle more della sottoscrizione del nuovo contratto, sono state comunque sviluppate le attività preparatorie alle future dismissioni che verranno finalizzate nel 2007.

In particolare a giugno è stata approvata dal CdA di RFI la dichiarazione di non funzionalità all'esercizio ferroviario delle seguenti linee: Motta di Livenza - San Vito al Tagliamento; Brindisi Centrale - Brindisi Marittima; Civitavecchia – Capranica, per le quali è stata richiesta al competente Ministero dei Trasporti l'emanazione del previsto Decreto ministeriale che sancisce la definitiva soppressione e disarmo della linea ferroviaria. A luglio è stata sottoposta all'approvazione del CdA di RFI per analoga dichiarazione anche la linea Capranica – Orte. Per quest'ultima linea, si cita, che, unitamente alla Civitavecchia – Capranica, è allo studio una intesa con la Regione Lazio ai fini di un possibile riutilizzo da parte di quest'ultima Amministrazione.

Nel 2006 inoltre si sono perfezionate, sempre nell'ambito delle dismissioni, le vendite di aree ferroviarie al Comune di Crotone per l'attivazione della funzione direzionale nell'ambito di un progetto strategico di trasformazione urbanistica e al Comune di Tarvisio delle aree necessarie al completamento della "Ciclovia Tre Confini". Inoltre alcune cessioni portate a compimento nel 1° semestre dell'esercizio, sono state originate da questioni di pubblica utilità e dal probabile attivarsi di contenziosi, ed hanno visto il diretto coinvolgimento di RFI, previa autorizzazione del Comitato Valorizzazioni Immobiliari di Gruppo. Queste hanno interessato: l'alienazione di un vasto complesso immobiliare ricadente nel Comune di Prato - denominato "Ex Cantiere di Prato" - che a suo tempo ospitò i cantieri della linea direttissima Firenze-Bologna. La sua dismissione

ha consentito di definire un'annosa questione sia con i residenti (che a partire dalla fine degli anni '40 hanno realizzato, in completa assenza di autorizzazioni, le proprie abitazioni sul sedime dell'area) che con il Comune di Prato (che ha dovuto provvedere alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, di viabilità e dei servizi); si è proceduto alla vendita al Comune di Anzio di un terreno da destinare ad edilizia popolare, già consegnato nel 1953 dall'allora Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato al Comune nelle more della formalizzazione dell'atto di compravendita, e sul quale intanto erano già stati realizzati gli insediamenti previsti; è stata, infine, realizzata la permuta, in forza di una convenzione stipulata nel 1985 tra il Comune di Catania e l'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato, rivolta a regolarizzare la situazione di fatto che aveva visto all'epoca la cessione al Comune di un'area ferroviaria da utilizzare per l'ampliamento della viabilità cittadina a fronte dell'acquisizione di una palazzina alloggi.

E' infine da rilevare la definizione del contenzioso in ambito portuale tra il Demanio Marittimo, e per esso l'autorità portuale di Messina, ed RFI nella zona denominata "Falcata": infatti nel periodo in esame si è provveduto a produrre una puntuale documentazione patrimoniale, attestante la legittimità del titolo di proprietà di RFI, che è stata acquisita agli atti dall'Autorità Portuale per le conseguenti valutazioni/determinazioni anche in merito ad eventuali oneri demaniali da regolare tra le parti interessate. Al fine di pervenire ad una soluzione quanto più rapida possibile, considerando che dal contenzioso sono interessate anche le aree dello strategico "Corridoio 5", si è ritenuto opportuno intavolare delle trattative che portino alla definizione di una transazione, che tuteli gli interessi di RFI nel suo complesso, alla quale si ritiene di poter pervenire entro il prossimo esercizio.

La pubblicità

La strategia di comunicazione, in linea con le direttive della Capogruppo, è stata improntata al miglioramento dell'informazione al pubblico attraverso:

- un più intenso utilizzo delle testate televisive;
- un consolidamento dei rapporti con le principali testate della carta stampata e intensificazione dei rapporti con riviste specializzate e di settore;
- un monitoraggio dei media nazionali e locali in occasione di circolazione ferroviaria perturbata per eventi esterni, inconvenienti di esercizio e incidenti ferroviari.

A fronte di iniziative di alcuni Comuni volte a contingentare le superfici pubblicitarie in ambito RFI, è stata fatta un'azione di sensibilizzazione, con riferimento al ruolo istituzionale di RFI, allo scopo di evitare che il patrimonio di impianti pubblicitari attualmente in opera venisse ridimensionato, con un danno rilevante sia in termini di fatturato che in termini di patrimonio. Un impegno significativo è stato richiesto dal Comune di Roma ed ha riguardato la trasformazione degli impianti pubblicitari: tale attività ha richiesto sia un grande sforzo in termini di verifiche per poter concedere

nuovamente tutte le autorizzazioni a ricollocare gli impianti che un notevole impegno economico da parte della Società Viacom Outdoor (dal 1.1.2007 assumerà la nuova denominazione sociale CBS Outdoor S.r.l.) per effettuare un numero così significativo di sostituzioni in un lasso di tempo molto ridotto.

Nel corso del 2006 è stata messa a punto la procedura relativa alla lotta all'abusivismo che dovrebbe portare alla rimozione di molti impianti installati senza autorizzazione da operatori che non hanno titolo ad operare in ambito RFI.

Officine e impianti di manutenzione rotabili

Per regolamentare i rapporti tra RFI e Trenitalia in relazione all'uso di impianti di manutenzione corrente del materiale rotabile, non regolati dal contratto sottoscritto nel 2001, è stato predisposto un apposito schema di contratto di locazione. Tale schema, configurato come contratto quadro in modo da adattarsi agevolmente alle esigenze connesse con l'attuale scenario di riferimento (variazioni nella titolarità degli *asset*, piano di dismissione delle officine da parte di Trenitalia, quadro normativo in corso di definizione ecc.) prevede le seguenti peculiarità:

- la possibilità di modificare l'elenco degli impianti locati, sia per la messa a disposizione da parte di RFI a Trenitalia di ulteriori impianti sia per la restituzione ad RFI di alcuni impianti (o parti di essi);

- clausole che garantiscano, comunque, la compatibilità con le prescrizioni introdotte dal D.Lgs 188/03 (possibilità di recesso unilaterale per RFI);

- importo del canone di locazione secondo i criteri definiti dal parere peritale rilasciato il 4 dicembre 2003.

E' stata inoltre predisposta una bozza di contratto, che si configura anch'essa come contratto quadro, per disciplinare l'affidamento delle attività di manutenzione ordinaria (con particolare riferimento all'infrastruttura specialistica ferroviaria) da parte di Trenitalia ad RFI, nell'ambito degli impianti di manutenzione rotabili (officine, OGR ecc.).

***Asset* idrici**

Il contratto stipulato nel 2002 tra la società Trenitalia e la società Metropolis (oggi Ferservizi) quale mandataria con rappresentanza di RFI, concede in locazione a Trenitalia una serie di depuratori, utilizzati da Trenitalia per il trattamento dei propri reflui industriali, situati all'interno degli Impianti industriali (Officine di Manutenzione Corrente (in seguito OMC)-Officine di Grandi Riparazioni (in seguito OGR).

A partire dal 2003 sono insorti dei contenziosi in merito sia alla data di decorrenza del canone riconosciuto sia all'esatta perimetrazione delle aree interessate: a seguito di puntuale e laboriosa analisi degli Impianti locati nel 2003, degli impianti transitati a

Ferrovie Real Estate e dell'ubicazione dei depuratori locati, si è pervenuti alla determinazione del canone per singolo impianto. Tale attività ha dato luogo alla definizione di un accordo tra RFI, Ferrovie Real Estate e Trenitalia e delle contestazioni per gli anni 2003 e 2004: per il 2005 e per il 2006 il canone è stato concordato e rivalutato con l'applicazione dell'indice ISTAT.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Generalità

Il volume di spesa per investimenti in ricerca e sviluppo nell'anno 2006 è stato pari a circa 133,66 milioni di euro per RFI .

Si riporta di seguito una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa per attività di ricerca e sviluppo dell'anno 2006 in milioni di euro, ripartita tra le principali aree di investimento:

Ricerca e Sviluppo	Anno 2006	Anno 2005
Tecnologie per la sicurezza	85,66	99,16
Diagnostica innovativa	44,17	10,12
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	3,83	2,70
TOTALE	**133,66**	**111,98**

Nella suddetta tabella si evidenzia come circa il 64% della spesa è rivolto ad attività relative alle Tecnologie per la Sicurezza ed il 33% circa per la diagnostica Innovativa per il controllo dell'efficienza della rete.

Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'attività 2006 ha riguardato fondamentalmente i sistemi per il controllo della marcia dei treni (SCMT, SSC, GSM-R e ERMTS): per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo "Interventi tecnologici" della presente Relazione sulla Gestione.

Sia per la componente di terra che per quella di bordo dei sistemi destinati alla sicurezza della circolazione ferroviaria sono proseguiti:

- ✓ gli studi ed i *test* finalizzati all'implementazione di nuove funzionalità ed alla integrazione con altri sistemi di sicurezza esistenti;
- ✓ lo studio dei campi elettromagnetici ad alta frequenza per limitare le interferenze tra i diversi sistemi ferroviari;
- ✓ le sperimentazioni inerenti i sistemi di comunicazione terra-treno, finalizzate sia all'integrazione dei sistemi ERTMS e SCMT con il sistema GSM-R, che all'utilizzo di nuove tecnologie come le piattaforme satellitari.

Diagnostica innovativa

Il significativo volume di spesa sostenuto da RFI in tema di diagnostica si riferisce alla fase di realizzazione di due convogli strumentati per il monitoraggio delle linee AV/AC, in particolare dell'armamento, degli impianti di trazione e di segnalamento verificando significativi parametri dell'interazione treno-infrastruttura ferroviaria.

Gli aspetti innovativi del progetto riguardano:

- ✓ il superamento dell'attuale limite di velocità di 200 km/h degli attuali sistemi di monitoraggio dinamico (treno diagnostico Archimede);
- ✓ l'effettuazione di misure con minori tolleranze;
- ✓ la gestione di un numero rilevante di parametri di sicurezza e di qualità dell'infrastruttura, secondo gli standard europei (UIC) e AV/AC.

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Nel corso del 2006 sono proseguite le sperimentazioni e le omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario con particolare riguardo ai materiali ed ai sistemi antivibrazioni per il contenimento del rumore.

Istituto Sperimentale

L'Istituto Sperimentale nel corso del 2006 ha accentrato l'attività di riorganizzazione della nuova sede di Roma con l'accelerazione dei lavori di costruzione delle opere civili e degli impianti tecnologici per la realizzazione dei laboratori e la sistemazione delle aree asservite, l'attrezzaggio civile e strumentale dei laboratori integrati per prove, verifiche e sviluppo su sistemi e componenti di tecnologie innovative e la costruzione della nuova camera termica.

Perseguendo l'obiettivo di rilanciare ed ampliare le proprie attività in sede e sul territorio, a vantaggio di tutte le strutture del Gruppo FS, è stata avviata una campagna di informazione delle attività dell'Istituto, sviluppando i rapporti con gran parte dei possibili committenti.

In merito alle attività connesse con l'attivazione delle nuove linee AV/AC si segnala:

- ➢ *Acquisizione sito di prova al km 91 della linea AV/AC Roma Napoli.*

E' stato progettato l'attrezzaggio dell'area di prova adiacente alla linea AV al fine di costruirvi un "portale" di rilevamento delle emissioni dei treni AV (rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, ecc.) e conduzione di diverse tipologie di prove e misure, sia per la verifica degli standard tecnici di interoperabilità (STI) che per lo sviluppo di nuove

tecnologie per l'AV. Si è conclusa, inoltre, la campagna di sperimentazione mirata a determinare le sollecitazioni dinamiche indotte dalle onde di pressione generate dal transito in galleria dei treni AV (linea Roma-Napoli) sulle porte di comunicazione con i cameroni connessi con l'ambiente esterno, costituenti il sistema di evacuazione da utilizzare in caso di incidente. È in fase conclusiva il progetto "*cross wind*" relativo al monitoraggio della velocità e direzione del vento, mediante centraline anemometriche disposte lungo la linea AV/AC Roma-Napoli.

- *Acquisizione mezzi su rotaia per prove e misure sui sistemi di trazione elettrica.*

L'istituto si è dotato di un'apposita stazione di energia elettrica su carrello ferroviario, al fine di eseguire misure di compatibilità elettromagnetica sulle linee AV/AC, nonché di un autocarrello in grado di eseguire le misure statiche dei parametri meccanici e geometrici della linea di contatto secondo la nuova normativa europea.

- *Elaborazione di pacchetti formativi e conduzione di corsi di aggiornamento professionale per il personale dell'infrastruttura operante su linee AV/AC.*

Sono stati aggiornati tutti i programmi delle abilitazioni esistenti e introdotte nuove abilitazioni specialistiche in tutti i settori dell'Infrastruttura. Sono stati quindi condotti e/o coordinati tutti i corsi di Direzione Tecnica per l'erogazione dei Complementi AV/AC agli Istruttori dei Compartimenti di Roma, Napoli e Torino.

- *Misure e prove sui POC delle linee AV/AC.*

Sono state eseguite numerose prove per la verifica di funzionalità dei posti di confine elettrico (POC) tra i due sistemi di alimentazione (a 3 kVcc e a 2x25 kVca), predisponendo gli adeguamenti che porteranno all'aggiornamento della specifica sull'attrezzaggio dei POC stessi. Un particolare impegno è stato richiesto per l'adeguamento del POC di Settimo Torinese.

- *Installazione di speciali anemometri sulle linee AV/AC.*

Si è completato il lavoro di attrezzaggio della Roma -Napoli AV/AC con 18 stazioni di rilevamento dell'intensità e della direzione del vento con dati remotizzati al Posto Centrale di Roma Termini, al fine di provvedere a ridurre la velocità dei treni AV per ragioni di sicurezza.

- *Interferenze elettromagnetiche tra sistemi di trazione elettrica a 25 kV ed impianti esistenti.*

È stata organizzata e condotta una vasta campagna di misure e prove sull'impianto polifunzionale di Trenitalia di Napoli, definendo gli adeguamenti impiantistici necessari per ridurre a limiti accettabili le interferenze elettromagnetiche prodotte dall'impianto a 25 kV sui circuiti di segnalamento esistenti.

In collaborazione con le Università di Roma "La Sapienza" e "Tor Vergata" è stato avviato un progetto di sperimentazione volto a verificare la possibilità di realizzare rilevati ferroviari utilizzando materiali inerti "alternativi" provenienti da riciclaggio.

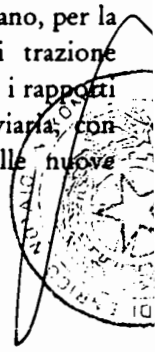
Sono stati effettuati monitoraggi di linee ferroviarie tramite tecniche *radar* ad apertura sintetica, in particolare nel trattato di linea Pescara-Termoli, per l'analisi di eventuali movimenti della sede (per esempio dovuti a fenomeni franosi).

Sono continuate le attività finalizzate alla realizzazione e messa in esercizio di attrezzature per prove sulle traverse in cemento armato precompresso in conformità alle Specifiche Tecniche dell'Infrastruttura per l'alta velocità, per prove su cuscinetti per scambi prodotti da diversi fornitori; è stata inoltre effettuata la progettazione, realizzazione e messa in funzione di attrezzature di corredo per l'esecuzione delle prove dinamiche con doppio attuatore su piattaforma sismica.

E' in corso di realizzazione il nuovo impianto per prove dell'*Automatic Train Protection* (ATP) collocato nella attuale sede dell'Istituto Sperimentale che permetterà la conduzione delle stesse fra le temperature di -25°C e +80°C: contemporaneamente si stanno aggiornando, estendendo e coordinando le norme per le stazione di prova ATP in Italia.

E' stato avviato uno studio per la realizzazione di un sistema di misura per la determinazione dello spostamento dei fili di contatto al passaggio del treno e di interazione pantografo-catenaria e sono altresì in fase di progettazione le attrezzature necessarie per la taratura, in laboratorio, della strumentazione necessaria per l'esecuzione delle misure in linea.

E' stato, infine, iniziato uno studio, in collaborazione con l'Università di Milano, per la valutazione delle interferenze elettromagnetiche prodotte dal sistema di trazione elettrica 2x25 kV sulle condutture metalliche interrate e sono stati intensificati i rapporti con Italcertifer per studi, prove e misure in ogni settore di attività ferroviaria, con maggior riguardo per quelli attinenti la certificazione di conformità alle nuove normative europee.



NAVIGAZIONE

Generalità

L'anno 2006 è stato caratterizzato dalle seguenti attività:

- avvio del nuovo *terminal* Tremestieri e conseguente spostamento del traffico gommato pesante dal *terminal* situato nel centro della città di Messina. Tale provvedimento è stato determinato da un'ordinanza del Sindaco volta a decongestionare le arterie cittadine da tale tipologia di traffico;
- adattamento degli scivoli di Tremestieri alle caratteristiche strutturali delle navi bidirezionali Bluvia;
- conclusione della fase sperimentale, limitata ad una nave bidirezionale, dell'attivazione di una rete intranet di Messina per i mezzi navali. Tale supporto, una volta esteso a tutte le unità navali, consentirà un recupero di risorse e la velocizzazione delle attività di comunicazione e di controllo attinenti alle procedure amministrative, tecniche e commerciali;
- conclusione della campagna promozionale in *co-marketing* con Autogrill per il traffico gommato pesante e predisposizione, visti gli ottimi risultati commerciali, di una nuova campagna in *tie-ins* con Autogrill, che interesserà 42.000 ditte di autotrasporto delle regioni centro-meridionali;
- svolgimento della campagna di comunicazione riguardante il segmento turistico delle autovetture dell'estate 2006. Sulla scorta delle precedenti esperienze è stata incrementata la presenza delle *hostess* lungo l'autostrada Salerno - Reggio Calabria nelle giornate a maggiore densità di traffico;
- completamento dei lavori di automazione della nave traghetto Logudoro e Garibaldi con conseguente riduzione della tabella di armamento;
- avvio dei nuovi titoli di viaggio (STK *soft ticket*) per navi passeggeri veloci;
- avvio di un servizio di assistenza ai clienti per lo sbarco ed imbarco nelle ore di punta presso il terminal RFI di Reggio Calabria;
- apertura di nuovi punti vendita esterni a Reggio Calabria e Messina;
- rifacimento del portale di ingresso (nuovo *visual*) al piazzale ANAS di Villa S. Giovanni.

Relativamente ai dati caratteristici del 2006 sia con la Sardegna che con la Sicilia, si riportano i principali dati che hanno caratterizzato la gestione periodo in esame.

Sardegna

Per far fronte al periodo di sosta della nave traghetto Garibaldi, particolarmente lungo a causa dei lavori di installazione di nuovi impianti di automazione, oltre alla nave traghetto Logudoro è stata utilizzata la nave traghetto Villa, normalmente utilizzata sullo Stretto di Messina.

I carri traghettati sono stati pari a n° 19.928 con una riduzione del 6,7 % rispetto al 2005 e sono state trasportate 588.543 tonnellate nette di merce e 970.318 tonnellate lorde.

Sicilia

Sul segmento del traffico gommato nell'anno in esame è stato confermato il *trend* positivo dello stesso anno, equiparando e superando in alcuni casi i precedenti risultati. In particolare, la criticità rappresentata dall'attivazione di Tremestieri, vista la contrazione dell'offerta che ha interessato anche gli altri vettori presenti sullo Stretto di Messina, è stata ampiamente superata grazie ad una migliore utilizzazione delle navi bidirezionali che ha consentito di aumentare i coefficienti di riempimento delle navi.

Nel segmento del traffico gommato pesante i ricavi sono aumentati del 33 % (del 6% in termini di unità di carico), mentre il segmento delle autovetture ha fatto registrare un aumento nei ricavi del 13 % (del 2% in termini di unità di carico).

Il trasporto passeggeri ha fatto registrare un aumento del 1% in termini di ricavi.

Il trasporto del materiale ferroviario è stato sviluppato come da programma con la messa a disposizione di Trenitalia, attuale unico cliente, di n° 21.078 corse navi a quattro binari rispetto alle n° 21.156 programmate e di n° 3.210 corse navi bidirezionali a ferrocisterne rispetto alle 3.294 programmate.

LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Le attività dell'anno 2006 hanno riguardato tutti i sistemi informatici societari, da quelli a supporto diretto dei *business* a quelli a supporto delle attività amministrative e di *governance*, a quelli infrastrutturali.

Per quanto riguarda la circolazione, proseguono le attività di ampliamento della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) entrata in esercizio l'11 luglio '04; le nuove *suite* sono state completate e si sta procedendo ad una loro attivazione graduale per evitare problemi alla moltitudine di operatori ed imprese che utilizzano i sistemi in esercizio. È stata completata la fase di *test* dell'interfaccia "*Standard* PIC-IF" di PIC per disciplinare informaticamente i rapporti tra RFI e le IF sulle variazioni al programma dei treni in "*GO*". È stata anche realizzata sullo stesso argomento una parte *WEB* da utilizzare dalle IF di dimensioni inferiori che ritengono non opportuno interfacciare il proprio sistema informatico. Il rilascio in esercizio pieno del sistema ed il passaggio ad una gestione completamente "*paperless*" è stato effettuato con il cambio orario di dicembre 2006. Prosegue anche l'attività di sviluppo dell'impianto pilota del nodo di Milano per la parte di PIC dedicata alle funzionalità di stazione: per tale sistema è stata completata l'installazione di tutti i posti periferici esclusa Milano Centrale.

Per quanto riguarda l'infrastruttura tecnologica, sono state internalizzate le attività di gestione delle LAN (*Local Area Network*) e delle MAN (*Metropolitan Area Network*) nonché del processo di erogazione e gestione delle *Smartcard* per gli utenti dell'esercizio di PIC, prima gestite in *outsourcing* da TSF, sono state avviate le attività di adeguamento e standardizzazione della infrastruttura che opera i sistemi CCL (Controllo Circolazione Linee) e IaP (Informazioni al Pubblico) è stato avviato il pilota di un sistema che consentirà di monitorare ed effettuare la telediagnostica di tali sistemi, ed è stata sperimentata con successo la nuova tecnologia di virtualizzazione dei server che, a partire dal 2007, porterà significativi risparmi sui costi di gestione degli elaboratori.

E' stato completato il passaggio di gestione in RFI dell'esercizio infrastrutturale e applicativo dei sistemi "Controllo Centralizzato Linee" (CCL) e "Informazioni al pubblico" (IaP), definita l'architettura e le configurazioni per avvio in *delivery* di una piattaforma di monitoraggio e diagnostica delle periferiche di IaP e completata la configurazione ed il *test* in laboratorio delle nuove versioni *software* di CCL e IaP integrate nella *Directory* Aziendale per i prossimo avvio del pre-esercizio su una tratta pilota.

Per quanto riguarda il "Sistema CCL PLUS" Controllo Circolazione Linee con integrata l'Informazione al pubblico, nell'anno 2006 sono entrate in esercizio diverse tratte su tutti i compartimenti territoriali della Società.

E' stata data accelerazione alla diffusione - attivando un numero significativo di tratte nei compartimenti di Trieste, Venezia, Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Palermo - dei sistemi CCL Plus, di controllo della circolazione integrato con quello di informazione al pubblico (IaP), e CTC Plus, di erogazione delle informazioni

al pubblico in pieno automatismo con la reale marcia dei treni tramite il rinnovo di tutto il sistema di informazioni al pubblico ad esso collegato.

Nell'ambito dei sistemi di movimento, è stata rilasciata in esercizio l'applicazione M3/M40, che rappresenta un *re-enginenring* del processo di produzione delle cosiddette prescrizioni di movimento ai treni, per regolarne in sicurezza la marcia in condizioni particolari dell'infrastruttura, per lavori, rallentamenti ecc... Il progetto è in esercizio sperimentale presso il compartimento di Palermo e sarà poi esteso all'intera rete.

Per quanto riguarda i processi di fornitura dati in modo diretto (*"business-to-business"*) alle Imprese Ferroviarie, sono stati realizzati i sistemi di interfacciamento con i sistemi informativi di Trenitalia per la fornitura della Scheda Treno, secondo i diversi modi operativi e le specifiche applicazioni utilizzabili (per treni merci, treni passeggeri, e trasporto regionale). Si ricorda che la cosiddetta "Scheda Treno in tempo reale" consente alle Imprese Ferroviarie di poter calcolare *on-line* e stampare la Scheda Treno in base alla effettiva composizione dei convogli, tenendo conto delle eventuali e contingenti variazioni dei relativi parametri (velocità massima, peso frenato ecc...) realmente rispettati nel corso della marcia treno. La stessa Scheda Treno è stata integrata dalle informazioni relative al sistema SCMT, ampliandone il campo di applicazione ai treni equipaggiati con lo stesso SCMT a bordo treno. E' stato inoltre realizzato l'interfacciamento sperimentale per la fornitura della Scheda Treno al sistema Trenitalia tramite "*box dispenser*" .

E' stato completato, inoltre, lo sviluppo di una nuova applicazione di supporto alla programmazione dei Trasporti Eccezionali ed è stata realizzata una nuova applicazione per la produzione automatica dei quadri orari di stazione (M53), che consente la produzione automatizzata dei Quadri Arrivi/Partenze dei treni, in tutte le stazioni della rete.

E' stata realizzata e distribuita una applicazione sperimentale per lo studio e la verifica automatica del cosidetto "piazzamento treni", a supporto dell'omonima attività, che ha particolare rilevanza per il ciclo di programmazione (assegnazione dei treni ai binari) delle stazioni medio-grandi. Per l'impianto di Verona Quadrante Europa è stata inoltre realizzata l'applicazione SAM (Sistema Ausilio Movimento) che fornisce una nuova interfaccia su *workstation* grafica a supporto delle attività della circolazione e al contempo consente al personale degli uffici di controllare l'utilizzo e l'impegno giornaliero del piazzale di stazione.

E' stato completato il progetto EUROPTIRAILS, in ambito europeo, che ha realizzato un sistema informativo di controllo e supervisione in tempo reale del traffico sui corridoi europei e sono state avviate le attività per la messa in esercizio del nuovo sistema presso le sale operative della circolazione di Roma (Sede Centrale) e delle sedi compartimentali di Milano e Verona. Il sistema, che ora copre il corridoio Rotterdam-Milano, verrà esteso ad altri corridoi europei, Lione-Torino e Genova-Ventimiglia.

Per il sistema GIS (*Geographic Information System*), è stato completato l'allestimento *WEB* con relative funzionalità evolute di supporto:

- dati meteo;
- localizzazione mezzi con utilizzo tecnologia GPS.

Nell'ambito dei sistemi commerciali è stata realizzata una nuova applicazione Internet c.d. "Catalogo Merci" che pubblica per le Imprese Ferroviarie il catalogo delle tracce disponibili e sono proseguiti gli sviluppi di un sistema di elaborazione automatico della capacità residua delle linee ferroviarie.
E' stato realizzato inoltre il prototipo di una nuova applicazione di *datawarehouse* per la circolazione che sarà usato inizialmente per un nuovo sistema di gestione dei reclami, integrato con l'analogo sistema di Trenitalia.

La fase esecutiva della manutenzione è stata supportata mediante un'applicazione integrata con il sistema IN.Rete2000 che, sfruttando la tecnologia RFID (Radio *Frequency IDentification*) e strumenti di *mobile computing* ha reso disponibili "sul campo" molteplici funzionalità per la tracciabilità e la certificazione delle attività manutentive e la sicurezza degli strumenti di misura.

A supporto della pianificazione degli interventi manutentivi e della gestione delle emergenze lungo la rete ferroviaria, è stata anche sviluppata un'applicazione, integrata con il sistema IN.Rete2000, di ausilio alla individuazione dei mezzi prossimi a un punto d'intervento e delle persone reperibili. Sono state realizzate funzionalità che permettono di controllare la flotta dei mezzi ed il loro spostamento anche tramite le posizioni geografiche rilevate in tempo reale da un apparato GPS e che permettono di visualizzare l'elenco delle persone reperibili per specializzazione in funzione della distanza dai punti di intervento del centro di lavoro di appartenenza. L'uso di un'interfaccia cartografica garantisce poi immediatezza e facilità d'uso dei dati.

Sempre sul sistema IN.Rete2000 è stata anche sviluppata una specifica applicazione a supporto al processo di gestione delle pulizie e della manutenzione delle aree aperte al pubblico ed è stata creata una banca dati planimetrica del patrimonio immobiliare di RFI in grado di supportare i differenti processi che, sotto diversi aspetti, potranno trattare tale patrimonio.

Relativamente ai sistemi informatici a supporto delle attività amministrative e di governo del *business* è stata sviluppata un'applicazione per la gestione dei costi dei servizi di RFI, in linea con quanto stabilito dal D.lgs 188/03, implementando un modello di controllo secondo le viste organizzativa, produttiva e di *business*.

E' stato inoltre implementato nel sistema IN.Rete2000 uno specifico modulo a supporto del processo di rilevazione degli infortuni e di adempimento agli obblighi previsti dalla legge 626/1994. Tale modulo, a disposizione di tutte le Unità Produttive (Direzione Compartimentale Infrastruttura, Direzione Compartimentale Movimento, Sede Centrale, etc.) per la gestione informatizzata del Registro Infortuni, è stato integrato con il sistema di reportistica aziendale BW (*Business Warehouse*) per permettere alla Direzione Personale e Organizzazione di svolgere attività di monitoraggio.

Infine è da rilevare che nel dicembre 2006 è stato effettuato il collaudo del Sistema informativo esperto *Enterprise Risk Assessment & Security Management* ERA(SM), ovvero il portale della *security* di RFI in grado di effettuare l'analisi dei rischi dinamica con una metodologia quali-quantitativa a circa 30.000 *asset* tra stazioni, ponti, gallerie, tratte, PL, navi, SSE, treni strumentali, siti ospitanti GSM-R ed, in generale a tutte le componenti principali di una grande infrastruttura critica complessa e distribuita sul territorio.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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

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

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

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

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

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

Rapporti commerciali e diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2006					2006			
						Costi		Ricavi	
	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Garanzie	Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
Imprese controllate	**551.217**	-	**68.171**	-	-	**3**	**1.323**	**60.954**	**1.097**
TAV SpA	549.368		67.791			3	1.282	59.337	1.080
Metropark SpA	1.848		380				41	1.142	17
SELF Srl									
Nord Est Terminal SpA	1							475	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare									
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA									
Imprese collegate	**859**	-	**9.062**	-	-	**1.470**	**4**	**1.073**	**21**
Italcertifer ScpA	191		1.382			1.065		280	
LTF Sas	90		6.600				4	496	
Porta Sud SpA	39							61	21
Quadrante Europa SpA			450					10	
SGT SpA	539							226	
Terminal Tremestieri Srl			630			405			
Controllanti	**927.974**	-	**21.297**	-	-	**78.012**	**46**	**6.804**	-
Ferrovie dello Stato SpA	927.974		21.297			78.012	46	6.804	
Altre imprese consociate	**449.576**	-	**355.399**	**1.375**	**5.165**	**199.792**	**4.116**	**1.132.176**	**5.287**
Italcontainer SpA	23						5	63	2
Omnia Express SpA	108		4.750			4.054	1	58	1
Omnia Logistica SpA	216			1				349	10
Serfer Srl	759		18	9		15	1	1.339	14
Ferport Srl	6							6	
Ferport Napoli Srl									
Ferservizi SpA	4.309		37.400			69.326	340	3.962	266
Passaggi	1		9			89			
Cargo Chemical	1							20	
Grandi Stazioni SpA	11.146		36.478			51.727	674	31.642	970

Cento Stazioni SpA	3.804		8.313	1.365		26.290	380	11.393	117
Fercredit SpA	21		151.632		5.165	42		11	
Italferr SpA	885		69.833			2.018	79	698	123
Sogin Srl	91		8						
Ecolog			644			24		16	
Cemat	887		183			289	10	2.216	
Sita SpA	133		160			148		148	
Trenitalia SpA	417.418		40.259			38.670	2.584	1.077.628	3.784
Ferrovie Real Estate Srl	9.768		5.712			7.100	42	2.627	
TOTALE	**1.929.626**	-	**453.929**	**1.375**	**5.165**	**279.277**	**5.489**	**1.201.007**	**6.405**

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2006							2006	
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	-	-	-	-	-		2.521
TAV SpA									2.521
Controllanti	-	-	-	227.242	-	-	-	65	9.359
Ferrovie dello Stato SpA				227.242				65	9.359
TOTALE	-	-	-	**227.242**	-	-	-	**65**	**11.880**

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

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV SPA (100%)

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità. Lo sfruttamento economico di tali linee e delle infrastrutture, è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, a RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: la modalità individuata per il trasferimento è la scissione.

L'esercizio 2006, che si è chiuso con un risultato pari a zero in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

FATTI DI MAGGIOR RILIEVO

- Con il 1° gennaio 2006 è divenuta efficace la scissione del "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli", il cui atto era stato sottoscritto in data 6 dicembre 2005, che ha comportato una riduzione del capitale sociale da euro 5.545.940.636,04 a euro 3.683.341.074,00 e di riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di € 241.328.142,14, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 6 dicembre 2005.
- Con il 1° febbraio 2006 ha avuto effetto la scissione della "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" che ha comportato una riduzione del capitale da Euro 3.683.341.074,00 a Euro 2.527.761.824,00 e di riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di € 82.168.513,34, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 gennaio 2006.
- L'assemblea straordinaria dell'11 gennaio 2006 ha deliberato l'eliminazione del valore nominale delle azioni rappresentative il capitale sociale della Società con decorrenza degli effetti dal 1° marzo 2006. Pertanto a decorrere dal 1° marzo 2006 il capitale sociale risulta essere diviso in n. 4.894.400 azioni, prive del valore nominale.
- In data 10 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate ha disposto l'ordinativo di pagamento per il rimborso dei crediti IVA dei primi tre trimestri degli anni 2002 e 2003 per un ammontare, comprensivo degli interessi maturati, pari ad euro 372.361 mila.
- L'Assemblea Straordinaria del 26 aprile 2006 ha deliberato un aumento del capitale sociale - mediante l'utilizzo di versamenti in futuro aumento di capitale - per Euro 764.415.326,00, da 2.527.761.824,00 euro a 3.292.177.150,00 euro. Detto aumento, sottoscritto integralmente da RFI, è avvenuto senza emissione di nuove azioni, che risultano quindi pari a 4.894.400 e sono prive di valore nominale.

- In data 13 settembre 2006 il Concessionario ha disposto il pagamento dei rimborsi IVA dei primi tre trimestri degli anni 2002 e 2003, comprensivo della quota interessi, per un totale di € 372.361 mila.
- In data 21 settembre 2006, in previsione dell'entrata in esercizio di porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena Est - Bologna della tratta ferroviaria AV/AC Milano - Bologna, è stato stipulato l'atto di scissione parziale, che prevede l'assegnazione a RFI del ramo di azienda. Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 58.228.627,00 di cui € 58.091.627,00 quale capitale sociale e € 137.000,00 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 ed 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, sono state determinate sulla base della situazione patrimoniale al 30 settembre 2006.
- In data 13 dicembre 2006, in linea con quanto definito nell'atto di scissione della "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" è stato stipulato con RFI l'atto di scissione denominato "Immobili della Sub-tratta Torino - Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino - Milano" composto dal sedime e opere accessorie. Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 14.556.466,00 di cui € 13.991.668,00 quale capitale sociale e € 564.798,00 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 ed 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, verranno determinate sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006.
- In data 21 dicembre 2006 è stato stipulato l'atto di scissione parziale, che prevede l'assegnazione a RFI del ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma - Penetrazione Urbana AV/AC e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali". Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 94.933.543,00 di cui € 94.172.581,00 quale capitale sociale e € 760.962,00 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 ed 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, verranno determinate sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006.

AVANZAMENTO ECONOMICO E CONTRATTUALE DEL PROGETTO AV/AC DIRETTRICE TORINO - MILANO - NAPOLI

Torino - Milano

Torino - Novara

In data 20 dicembre 2005 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione, il progetto di scissione parziale tra TAV e RFI per consentire a quest'ultima, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite alla sub-tratta stessa. L'Atto di scissione, che produrrà i suoi effetti contabili dal 1° febbraio 2006, è stato sottoscritto tra le parti in data 24 gennaio 2006.

Proseguono le attività per il completamento dei lavori sulla tratta scissa, attività che vengono svolte, ove necessario, durante le interruzioni all'esercizio concordate con RFI.

In data 04.12.2006 è stato sottoscritto un Accordo con il GC, con il quale vengono individuate le opere, attività, prestazioni e varianti relative alla subtratta Torino - Novara da eseguirsi dopo il Termine di Ultimazione Sostanziale della subtratta medesima, nonché i Termini di Ultimazione delle opere, attività, prestazioni e varianti medesime e la relativa disciplina contrattuale, inoltre tale Accordo costituisce, ai sensi dell'art. 15 dell'Atto Integrativo, l'Addendum relativo alle varianti già ordinate alla data di sottoscrizione dello stesso, nonché alle ulteriori varianti che sono contrattualizzate con l'Accordo medesimo.

Da gennaio a dicembre 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 9 milioni di Euro.

Per quanto riguarda la risoluzione del contenzioso il *General Contractor* FIAT in data 4.12.2006, in relazione alla definizione e sottoscrizione dell'Accordo del 4.12.2006, si è dichiarato disposto ad accettare l'importo di 75 milioni di euro, quale somma forfetaria ed omnicomprensiva, fissa ed invariabile e non soggetta ad adeguamento monetario, per la rinuncia alle riserve avanzate da FIAT medesima, ove entro il 28.02.2007 venga sottoscritto un Accordo concernente le riserve che preveda il riconoscimento di TAV della predetta somma.

Qualora la sottoscrizione del suddetto Accordo intervenga entro il 30.06.2007, andranno riconosciuti al GC, per il periodo intercorrente tra il 1.03.2006 e la data di sottoscrizione dell'Accordo medesimo, anche gli interessi.

Inoltre in data 27.10.2006 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione di TAV e successivamente il 30.10.2006 dal CdA di RFI, il progetto per la seconda scissione riguardante il sedime e le opere accessorie afferenti all'infrastruttura ferroviaria e le opere accessorie afferenti alle interconnessioni, comprensivi dei fabbricati e/o dei volumi tecnici strumentali nonché crediti e debiti finanziari, immobilizzazioni immateriali, aggi e disaggi, ratei passivi, derivanti dai contratti di finanziamento e relativi contratti di copertura. L'Atto per tale seconda scissione è stato firmato il 13.12.2006 e gli effetti economici decorreranno dal 1° gennaio 2007.

Novara - Milano

Proseguono i lavori di realizzazione della Tratta Novara - Milano, l'avanzamento complessivo dei lavori è pari al 57 % dei lavori affidati al *General Contractor.*

Da gennaio a dicembre 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 99 milioni di Euro.

Sono state formalizzate le Convenzioni con gli Enti Sarpom, Eni, Enel, Tutela Ambientale Magentino, Consorzio Irriguo Villoresi e Basictel, l'Accordo Quadro con l'Associazione Irrigua Est Sesia, Milano Mare, CGSE per la risoluzione delle interferenze tra gli impianti di competenza e la linea ferroviaria, l'Accordo tra TAV/CAVTOMI e Ente Fiera di Milano che disciplina l'occupazione temporanea e successiva rimessa in pristino dell'immobile di proprietà Ente Fiera per effettuare la deviazione provvisoria dell'autostrada A4 ToMi propedeutica alla realizzazione del sottoattraversamento dell'infrastruttura autostradale esistente.

E' stato inoltre stipulato l'Accordo Operativo TAV/CAVTOMI/ANAS/SATAP, grazie al quale è stato possibile avviare i lavori in interferenza con l'autostrada A4; si prevede la stipula dell'Addendum alla Convenzione del 22/04/2004 entro metà 2007.

Milano - Bologna

Proseguono i lavori di realizzazione della Tratta AV/AC Milano - Bologna, l'avanzamento complessivo dei lavori è pari al 83,4 % sul totale lavori affidati al *General Contractor.*

Da gennaio a dicembre 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 110,8 milioni di Euro.

In data 11 luglio 2006 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione TAV, il progetto di scissione tra TAV e RFI della prima parte del secondo Lotto Funzionale Modena Est - Bologna per consentire a quest'ultima, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite alla sub-tratta stessa; l'attivazione all'esercizio commerciale è avvenuta in data 11 settembre 2006.

L'Atto di scissione, che produce i suoi effetti contabili dal 1° ottobre 2006, è stato sottoscritto tra le parti in data 21 settembre 2006.

Relativamente ai lavori in corso di esecuzione si segnala il completamento a giugno 2006 delle opere civili dell'impalcato del Ponte sul Po nonchè l'apertura al traffico in data 8 aprile 2006 della variante SP 13 in zona Villa Dallari.

E' stato sottoscritto l'Accordo con Autostrade, Comune di Reggio Emilia e Cepav Uno per la definizione delle tempistiche e della copertura economica degli interventi del casello autostradale.

Bologna - Firenze

Proseguono i lavori di realizzazione della Tratta Bologna - Firenze, l'avanzamento complessivo dei lavori è pari al 85 % dei lavori affidati al *General Contractor*.

Nell'anno 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a circa 13,3 milioni di Euro.

Roma - Napoli

Proseguono i lavori di realizzazione del II lotto della Tratta Roma - Napoli nonché le attività per il completamento dei lavori sul I lotto scisso.

Nel corso del 2006 risultano ordinate varianti per un importo totale pari a 12,6 milioni di Euro.

In data 5 luglio 2006 è stato emesso il Collaudo Finale Principale per il I lotto funzionale. L'Addendum al Certificato è stato emesso in data 30.1.2007.

Relativamente ai lavori del 2° Lotto Funzionale, la realizzazione delle opere civili hanno registrato un rallentamento per effetto di alcune cause ostative, quali l'interferenza con ARIN, le difficoltà nell'ottenimento di autorizzazioni alla chiusura di strade del Comune di Afragola ed il ritardo nello svincolo delle aree ex-Petergrass inquinate da amianto; sono stati avviati contatti con il *General Contractor* volti alla condivisione di una nuovo Programma Lavori che recuperi almeno in parte tali ritardi.

Si segnala inoltre che in data 19 Novembre 2006 è stata attivata l'interconnessione di Caserta con la Linea Storica Roma - Napoli via Cassino.

Nodo di Bologna

I lavori in corso di esecuzione relativi al nodo AV/AC di Bologna interessano il "Passante Alta Velocità/Alta Capacità", inclusa la nuova Stazione AV/AC interrata e la bretella per l'interconnessione della linea Bologna - Padova.

Relativamente alla realizzazione del tratto dal Km 17+854 ai ponti Reno, inclusa l'interconnessione per Verona (lotto 9 - ATI Baldassini Tognozzi (mandataria) -Asfalti Sintex-Comsa), si registra un ritardo dei lavori di circa 7 mesi per le problematiche emerse nella risoluzione di alcune interferenze nonché per cedimenti della sede autostradale in fase di realizzazione della Galleria "Casalecchio" ; sono in corso i confronti con l'appaltatore che consenta, tra l'altro, di ridefinire il programma lavori coerentemente con l'attivazione del passante AV/AC in superficie entro dicembre 2007

Relativamente alla realizzazione dell'armamento e TE del passante AV/AC in superficie (lotto 18A - GCF Generali Costruzioni Ferroviarie) è in corso di verifica con l'Appaltatore un programma lavori per ridurre i tempi di esecuzione dell'appalto, al fine di recuperare i ritardi maturati sui lavori delle opere civili del lotto 9.

Relativamente al tratto in galleria da S. Ruffillo alla Stazione AV interrata (lotto 5 - ATI Necso (ora Acciona Infraestructuras - mandataria) - Salini - Ghella), risulta completato lo scavo con frese nonché i cunicoli di collegamento tra le gallerie a singolo binario ed i

lavori di scavo del Camerone Salesiani. Sono attualmente in corso i preconsolidamenti dall'alto relativi alla variante alla galleria policentrica di collegamento tra il Camerone Salesiani e la Stazione AV nonché il tratto in galleria artificiale e trincea in area S.Ruffillo.

Per quanto riguarda la nuova Stazione AV/AC (lotto 11 - Astaldi) ad inizio novembre 2006 l'appaltatore ha sospeso le attività inerenti le opere di contenimento dello scavo per mancata contrattualizzazione della variante per l'abbassamento dello scavo a 7 metri di profondità. Proseguono le attività archeologiche ed in particolare la rimozione dei reperti individuati sino a -4 metri dal piano campagna.

In relazione alla realizzazione del tratto in galleria naturale dalla stazione AV/AC al km 9+280 (lotto 8 A - Condotte) proseguono il lavori relativi alla variante galleria policentrica.

Relativamente alla realizzazione del tratto tra km 9+280 ed il Ponte Reno compresa interconnessione per Venezia (lotto 8B - ATI C.C.C.- C.M.C.- Coopsette), sono in corso le attività per l'individuazione della discarica presso la quale conferire l'ammasso localizzato di rifiuti classificati come "pericolosi" emerso durante i lavori relativi alla deviazione di via Agucchi ed in ottemperanza a quanto comunicato dal Comune di Bologna con lettera del 28/06/06.

In data 05/12/2006 si è conclusa positivamente la CdS siti contaminati con approvazione, in particolare, del progetto definitivo di 1^fase di bonifica/messa in sicurezza dell'area inquinata di via Agucchi per la quota parte strettamente funzionale alla realizzazione degli interventi AV; sono in corso le attività finalizzate all'acquisizione dell'autorizzazione da parte del Comune di Bologna.

In relazione alle problematiche che interessano, in particolare, le opere AV interferenti con la ex discarica di via Agucchi, si registra un ritardo rispetto al programma dei lavori di cui al 1°AIM del 23/03/05; sono in corso i confronti con l'ATI per la riprogrammazione dei lavori e la risoluzione del contenzioso.

Per il completamento delle opere civili della tratta Ponti Reno - Via Zanardi (ex lotto 7 - Asfalti Sintex), in data 30.08.2006 sono stati consegnati i lavori all'impresa C.C.C. Cantieri Costruzioni Cemento (lotto 7b), con termine di ultimazione per aprile 2007.

In relazione alla realizzazione delle opere civili, armamento e TE della bretella per l'interconnessione della linea BO-PD (lotto 13 - COGEL Infrastrutture) proseguono i lavori ed in particolare sono state avviate le opere propedeutiche allo scavalco dell'autostrada nonché alle attività di spostamento dell'oleodotto militare interferente con le opere ferroviarie.

Nodo di Roma

In data 16/10/2006 è stata attivata a pre-esercizio la linea ferroviaria su sede definitiva AV nella tratta Prenestina-Salone.

In particolare sono state completate le opere civili, l'armamento e le attività di trazione elettrica, che sono state realizzate nell'ambito del progetto Penetrazione AV Nodo di Roma, mentre l'attrezzaggio ERTMS tra Roma Prenestina e il PM Salone AV è stato realizzato nell'ambito del progetto Tratta Roma-Napoli.

Le fermate FR2 sono state completate e l'attivazione è avvenuta il 1 febbraio 2007.

Per quanto attiene il contenzioso con gli appaltatori delle opere civili, sono stati avviati i procedimenti di accordo bonario (ex art. 31/bis L.109/94) per gli appalti dei Lotti 1, 2, 3.2 e 4.

Per quanto riguarda l'Interconnessione DD/AV, sono in corso le lavorazioni relative alla deviazione del collettore Mandrione ed è stato avviato il montaggio delle carpenterie metalliche nei locali pompe; prosegue inoltre l'esecuzione del *jet-grouting* e dei pali per la galleria pari.

È stato completato lo scavo archeologico sotto le linee direttissima e storica, necessario per la realizzazione del solettone intermedio di copertura della galleria, mentre è previsto per aprile 2007 l'inizio dello scavo archeologico sotto la viabilità di Casal Bertone.

Per quanto attiene le opere di mitigazione socio-ambientale, si è conclusa l'attività di BOB sul 1° appalto ed è in corso quella sul 2° appalto.

Relativamente all'appalto per le Barriere antirumore, sono iniziati i lavori di realizzazione di alcuni tratti delle barriere (BA08 e BA11). Il completamento delle lavorazioni è previsto per febbraio 2008.

Nodo di Napoli

Nel corso dell'anno proseguiti i lavori relativi alle opere civili della Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e del Collegamento Nord-Sud, alla Sottostazione Elettrica di Volla, all'Impianto Dinamico Polifunzionale, nonché all'appalto ACEI di Bivio Casoria.

In particolare sono stati completati gli scavi archeologici relativi al Collegamento Nord-Sud (per il quale si è in attesa dello svincolo SANC) e sono proseguiti i lavori relativi alle opere civili della Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e del Collegamento Nord-Sud, alle Sottostazioni Elettriche di Volla e Cancello ed all'Impianto Dinamico Polifunzionale. Sono state inoltre avviate le attività per l'appalto ACEI di Bivio Casoria e BAB della Penetrazione Urbana, nonché le gare per le Barriere Antirumore e per gli impianti di Trazione Elettrica del 1° Lotto della Penetrazione Urbana.

Nel corso del 2006 sono state, inoltre, affidate all'ATI SACAIM le prestazioni relative all'appalto integrato per la realizzazione della Stazione AV Napoli Afragola. E' attualmente in corso la progettazione esecutiva, il cui termine per la consegna è stato prorogato dal 3 dicembre 2006 al 13 gennaio 2007. E' stata inoltre contrattualizzata una variante per l'esecuzione delle indagini archeologiche sulle aree di Stazione

(completamento previsto per fine maggio 2007).

E' stato costituito, nella prima metà dell'anno, un Tavolo Tecnico tra RFI, TAV e Italferr per la definizione dell'assetto tecnologico del Nodo. A seguito della chiusura dei lavori del Tavolo Tecnico TAV ha comunicato a RFI il nuovo Piano degli Affidamenti, successivamente approvato dalla stessa RFI. E' stato inoltre costituito un Gruppo di Coordinamento specifico per il presidio delle attività funzionali all'attivazione della Linea a Monte del Vesuvio (avvio pre-esercizio previsto per il 30/11/2007).

Terzo Valico dei Giovi

Il 3/08/2006 il Consorzio COCIV ha completato la trasmissione ad Italferr degli elaborati del Progetto Definitivo adeguati alle osservazioni emerse nel corso dell'istruttoria tecnica da parte di Italferr.

In data 25/08/06 sulla G.U. n. 197 è stata pubblicata la Delibera CIPE (n. 80/06) di approvazione del Progetto Definitivo.

Milano -Verona

A seguito della delibera CIPE del 5 dicembre 2003 di approvazione del progetto preliminare, il *General Contractor* ha proseguito nello sviluppo del progetto definitivo, la cui trasmissione è stata completata (con varie revisioni) tra luglio e settembre 2006. Italferr ha completato a novembre 2006 la verifica tecnica ed economica del Progetto definitivo.

RFI con nota del 08.06.2006 ha comunicato a TAV di eseguire un *assessment* tecnico-economico del progetto. La società selezionata da TAV per questa attività tra le tre individuate in sede di R.d.O., è stata la De Consult di Francoforte. Tale analisi è stata completata a dicembre 2006.

FINANZIAMENTI

Linea Torino - Milano - Napoli

Relativamente alla direttrice Torino - Milano - Napoli, in accordo con quanto stabilito dall'art. 75 della Legge Finanziaria del 2003, ed in applicazione del *Credit Facility Agreement* stipulato il 23 dicembre 2003 con ISPA nonché dei relativi contratti accessori, alla data del 31 dicembre 2006 sono in essere tra TAV/RFI e ISPA (oggi CDP) i contratti riportati nella sezione "Finanziamento del progetto AV/AC" della presente Relazione sulla gestione.

Gli investimenti sono stati finanziati nel primo semestre con il residuo del PLT 15 (*Liquidity Line*) con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA). In data 2 gennaio 2006 infatti, con il tiraggio da 746 mln di euro, 666 mln di euro per TAV e il residuo, 80 mln di euro

per RFI, si è esaurita la disponibilità di detto finanziamento.

Per quanto riguarda il proseguio del finanziamento del progetto la Legge Finanziaria 2006 ha previsto:

- sulla base all'art.1 comma 79 e seguenti la fusione per incorporazione, di ISPA, con effetto dal 1° gennaio 2006 nella Cassa depositi e prestiti S.p.A., la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di ISPA stessa, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali e che la Cassa Depositi e Prestiti continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli interventi finanziari intrapresi da ISPA fino all'entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'art.75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289;
- fatto salvo quanto previsto dal citato art. 75, le obbligazioni emesse ed i mutui contratti da ISPA fino all'entrata in vigore della presente legge sono integralmente garantiti dallo Stato (ex art. 1 comma 81 legge finanziaria 2006). Tale articolo ha permesso l'ultimo tiraggio sopraccitato;
- per la prosecuzione degli interventi relativi al «Sistema alta velocità/alta capacità», sono concessi a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo contributi quindicennali di 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di 100 milioni di euro a decorrere dal 2007. Per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari, approvati dal CIPE con delibere n. 78 del 29 settembre 2003, delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona, è concesso a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo un ulteriore contributo quindicennale di 15 milioni di euro annui a decorrere dal 2006.

Con decreto Decreto Legge 223 del 4 luglio 2006, il Consiglio dei Ministri ha concesso, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC, per l'anno 2006, un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1.800 mln di euro a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. o a societa' del gruppo.

Tale contributo è stato incassato nel 2006 dalla TAV per un importo di 1.430 mln di euro e da RFI di 370 mln di euro per i fabbisogni relativi alle commesse AV/AC di propria competenza.

Il 27 dicembre 2006, infine, e stato trasferiti dalla Capogruppo l'incasso di 100 mln di euro ricevuto dallo Stato il data 20 dicembre 2006, come prima annualità del contributo quindicennale previsto dall' art. 1 comma 84 della Legge Finanziaria 2006, nella misura di 15 mln di euro per il resto del sistema e 85 mln di euro per la Torino-Milano-Napoli. L'art. 1 comma 975 della Legge Finanziaria 2007 ha confermato tale importo sia per il 2006, nonché per le restanti annualità, pur destinandolo esclusivamente alla Torino-Milano-Napoli; il contributo quindicennale da 100 mln di euro, previsto originariamente nella finanziaria 2006 per l'AV/AC, è stato assegnato alla Rete convenzionale delle infrastrutture ferroviarie.

Con riferimento alle restanti quote annue dei contributi previsti nella Finanziaria 2006, 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, che ha permesso di incassare alla stessa, in data 29 dicembre 2006, circa 2.179 mln di euro, di cui 1.062 mln di euro per il progetto AV/AC.

Con riferimento ai contratti di finanziamento, si segnala che negli esercizi precedenti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati stipulati, a copertura dei rischi connessi alla fluttuazione dei tassi d'interesse, dei contratti di "*Interest Rate Swaps*", trasformando l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso, anch'essi oggetto di accollo da parte dello Stato visto quanto stabilito dall'art. 1 commi 966-969 della Legge Finanziaria 2007.

Inoltre si precisa che i due contratti di "*Forward Rate Swaps*" a suo tempo stipulati con ISPA per la copertura del costo dell'eventuale rifinanziamento, a seguito dell'assunzione da parte dello Stato, secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2007, dei debiti contratti da ISPA, sono da considerarsi in carico allo Stato e non più in capo alla Società.

Milano - Verona e Terzo Valico dei Giovi

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, la Legge Finanziaria 2007 ha modificato la destinazione di tale importo a favore della Torino-Milano-Napoli.

Come già riportato, il 15 settembre 2006 è stato rimborsato il finanziamento concesso dalla controllante RFI per far fronte agli adempimenti derivanti dalla transazione definita con il *General Contractor* COCIV per 137,7 mln di euro.

Contributi Comunità Europea

Si segnala che, nel corso dell'esercizio la Società ha ricevuto contributi per un importo pari a € 27,6 milioni, nell'ambito dei programmi di coofinanziamento della Commissione Europea (*Multi-annual Indicative Program - Trans European Network - Transport*) .

In particolare tali contributi hanno riguardato:

- la tratta Bologna-Firenze per complessivi € 21,9 milioni, a saldo delle decisioni C(2003)5376 e C(2004) 5767 (modificata dalla decisione C(2005)2782);
- il nodo di Roma per complessivi € 5,7 milioni, di cui € 3 milioni per la chiusura della decisione C(2003)5376 ed € 2,7 milioni per la chiusura della decisione C(2004)5795.

CONTENZIOSI, INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI IN CORSO

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

La Società chiede, a sua volta, l'integrale rigetto delle avverse domande, l'accertamento di inadempimenti del *General Contractor* ed il risarcimento dei conseguenti danni.

Per quanto concerne lo sviluppo di tale arbitrato, in data 25 giugno 2004 il Collegio ha disposto consulenza tecnica d'ufficio in ordine a taluni quesiti aventi ad oggetto lo svolgimento del rapporto contrattuale TAV -CEPAV DUE/ENI.

In data 30 settembre 2005 è stata depositata la Relazione di consulenza tecnica d'ufficio in risposta ai sopra menzionati quesiti.

Con lodo parziale in data 4 gennaio 2007 il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a corrispondere CEPAV DUE il prezzo di tutte le progettazioni ad esso commissionate per l'esecuzione della Convenzione stipulata il 15 ottobre 1991 e degli oneri relativi, nella misura che sarà determinata nell'ulteriore corso del giudizio, ha altresì dichiarato la Società tenuta a risarcire, sempre nella misura che sarà determinata nell'ulteriore corso del giudizio, a CEPAV DUE solo taluni dei danni richiesti dal *General Contractor* ed ha inoltre respinto ogni altra domanda avanzata dallo stesso, nonché le domande di risarcimento di danni proposte dalla Società.

In data 30 gennaio 2007 si è tenuta l'udienza per la prosecuzione del giudizio, nel corso della quale il Collegio arbitrale ha preannunciato la disposizione di una ulteriore consulenza tecnica d'ufficio per la quantificazione degli importi dovuti da TAV a CEPAV DUE sulla base del dispositivo del lodo parziale.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 30 luglio 2007.

Il contenzioso arbitrale in essere, attivato dal *General Contractor* CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006 per la tratta Milano-Bologna, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento dei maggiori tempi di esecuzione dei Lotti in cui è suddivisa l'Opera e per effetto la rideterminazione del Termine di Ultimazione Sostanziale (TUS) di ciascuno dei Lotti.

La Società ha respinto tutte le domande formulate dal *General Contractor* e a sua volta ha contestato a CEPAV UNO una serie di inadempimenti contrattuali, chiedendo la condanna all'esatto adempimento e al risarcimento dei danni.

Il Collegio Arbitrale ha fissato al 30 ottobre 2007 il termine per il deposito del lodo.

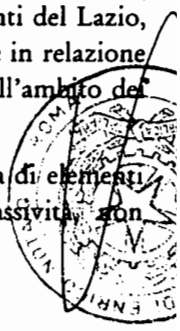
Riguardo le evoluzioni nelle indagini e nei procedimenti penali, si segnala che a seguito dello scioglimento della riserva da parte della Corte di Giustizia Europea in relazione ad alcune questioni pregiudiziali, è proseguito in Udienza Preliminare il procedimento pendente innanzi il Tribunale di Perugia per fatti corruttivi a carico, tra gli altri, di ex

Amministratori della Società e del Gruppo e nel quale la Società, FS S.p.A. e Italferr S.p.A. si sono costituite parti civili. Al riguardo, si informa che il G.I.P., nel mese di giugno 2006, ha disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati in relazione ai capi di imputazione per i quali la Società è costituita parte civile. Il processo è proseguito in dibattimento ma, nel mese di gennaio 2007, il Tribunale ha emesso sentenza di non doversi procedere nei confronti di quasi tutti gli imputati, compreso l'ex Amministratore della Società, dichiarando la prescrizione di molte imputazioni. Alla luce di tale rilevante sviluppo la Società, d'intesa con il Gruppo, sta valutando se proseguire la costituzione di parte civile per le imputazioni rimaste.

Non sono emersi ulteriori elementi di conoscenza in ordine alla pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso scarl, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma/Napoli.

Si segnala, inoltre, che a carico di un Dirigente della Società, di rappresentanti di Italferr SpA, della società Condotte e del Comune di Roma, risulta avviato dalla Procura della Repubblica di Roma un procedimento concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori Alta Velocità/Alta Capacità della Penetrazione urbana di Roma in zona "La Rustica".

Infine, nel corso dell'esercizio, operanti della Guardia di Finanza - Nucleo Polizia Tributaria di Roma, su delega della Procura Regionale della Corte dei Conti del Lazio, hanno compiuto operazioni di accertamento e richiesta di documentazione in relazione ad un procedimento riguardante la realizzazione di cunicoli esplorativi nell'ambito dei lavori di realizzazione della Linea A.V. Milano-Genova.



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

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

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

In base al D.Lgs. 16 marzo 1999, n.79, la Società - per diventare operativa - dovrà ricevere da parte di RFI il conferimento degli elettrodotti ferroviari entrati a far parte della Rete di Trasmissione Nazionale.

A seguito dell'acquisto da parte della società TERNA S.p.A. delle funzioni di gestore nazionale della rete (GRTN), la Società ha avviato contatti con la suddetta TERNA S.p.A. per definire le attività da porre in essere in ossequio della citata normativa per la quale la S.EL.F. S.r.l. è stata costituita e le relative modalità.

La società chiude il bilancio al 31/12/2006 con una perdita di 8 mila euro.

METROPARK S.p.A. (100%)

La Società Metropark svolge un'attività di analisi, studio, progettazione, realizzazione, su aree di proprietà di società del Gruppo Ferrovie dello Stato o di terzi (anche in regime di concessione), e gestione di parcheggi ed aree attrezzate, da adibire alla sosta di mezzi di trasporto di qualunque tipo (pubblici o privati) nonché allo scambio intermodale delle merci, al loro immagazzinamento, custodia e distribuzione, sia in Italia che all'estero.

Sotto il profilo operativo si segnala il costante miglioramento dei ricavi operativi che rispetto all'esercizio precedente, si sono incrementati di circa il 9% grazie all'apertura di nuovi parcheggi ed al raggiungimento del pieno regime di attività per alcuni parcheggi aperti nei periodi precedenti. Il margine operativo lordo migliora in percentuale del 13% rispetto al periodo precedente grazie alla migliore redditività delle attività in corso. Nonostante questo il risultato di esercizio chiude con un utile netto, pari a 114 migliaia di euro, inferiore rispetto all'esercizio 2005 conseguente all'aumento degli ammortamenti (fenomeno strutturale rispetto ai nuovi parcheggi, che necessitano di un periodo di avviamento di 1-2 anni prima di entrare a regime) degli accantonamenti e delle svalutazioni nonché all'aumento delle imposte.

Al 31 dicembre 2006 il portafoglio parcheggi risulta essere pari a n. 94 aree di sosta per complessivi n. 15.098 posti auto, con un decremento, rispetto al 2005, rispettivamente di 8 parcheggi e 545 posti auto a causa della riconsegna di alcune aree.

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

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

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

RFI ha comunque accantonato a titolo prudenziale già nel bilancio 2005 apposito e congruo fondo rischi ed oneri. I giudizi, avviati ad inizio 2005, sono tutt'ora in corso senza arrivare alla fase di discussione del merito.

Si segnala inoltre che nel corso dell'anno è stato notificato alla società Metropark ed a RFI da parte della società Italiana Parcheggi s.r.l. atto di citazione innanzi al Tribunale civile di Milano per sentire accertata la presunta violazione delle regole della

concorrenza in relazione alla gestione del parcheggio di Milano, Porta Genova e sentire pronunciare condanna generica al risarcimento dei danni. Metropark ed RFI si sono regolarmente costituite in giudizio impugnando la ricostruzione dei fatti avversaria e la configurabilità degli illeciti concorrenziali, nonché proponendo domanda tesa alla condanna della controparte per lite temeraria. La prima udienza è fissata al 27 febbraio 2007. Da tale contenzioso non si ritiene che possano emergere passività potenziali a carico della Società.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (82,41843%)

In data 7 marzo 2006 è stata costituita la Società TFB, con sede a Roma e capitale sociale pari ad euro 49.090.910 diviso in azioni ordinarie del valore nominale di euro 1,00 ciascuna.

RFI è intervenuta in fase di costituzione della Società conferendo l'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE rappresentata da 5.120.000 azioni, corrispondenti al 50% del capitale, valutata all'importo di euro 43.200.000.

Hanno contribuito alla costituzione anche la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento, conferendo ciascuna l'importo in denaro di euro 2.945.455 (pari al 3% del capitale sociale della TFB), per un totale di euro 5.890.910.

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

In data 15 giugno 2006 si è riunita l'assemblea straordinaria della TFB che ha deliberato di aumentare in una o più *tranche*, in via scindibile ed entro il 31 dicembre 2007, il capitale sociale da euro 49.090.910,00 fino ad un massimo di euro 99.090.910,00 (e pertanto, per un massimo di euro 50.000.000,00), mediante emissione di massimo n. 50.000.000 nuove azioni ordinarie del valore nominale di euro 1,00 da offrire in opzione alla pari ai soci, dando nel contempo delega al Consiglio di Amministrazione per le modalità di determinazione delle *tranche* dell'aumento del capitale sociale. Quest'ultimo, nella seduta del 15 giugno 2006, ha deliberato di aumentare il capitale sociale per una prima *tranche* di complessive euro 5.000.000 da effettuarsi entro la data del 15 luglio 2006 (euro 4.400.000 la quota RFI); detto aumento è stato sottoscritto e versato da tutti i soci, pro-quota, entro il termine richiesto ed è destinato a finanziare l'avanzamento delle attività per la realizzazione del *tunnel* ferroviario di base del Brennero.

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 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'82,41843% del capitale sociale.

Il Bilancio d'esercizio 2006 presenta un risultato positivo di € 36 mila.

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

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

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce quattro *terminal* situati nel nord Italia: Padova Interporto, Bologna Interporto, Brescia Scalo, Verona Porta Nuova.

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

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

Il Bilancio d'esercizio 2006 presenta un risultato positivo, al lordo delle imposte, di 1.656 mila euro.

Rapporti di rilievo di alcune Società partecipate

Stretto di Messina

La Società si propone lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera (il ponte) per il collegamento stabile, viario e ferroviario, e dei pubblici servizi tra la Sicilia ed il Continente.

Si propone, altresì, l'esercizio del collegamento e la manutenzione dell'opera anzidetta, fatto salvo l'esercizio ferroviario che, in base all'art. 3 della legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, spetterà ad RFI, dietro corresponsione di un canone annuo.

Si rammenta che la compagine azionaria della società è la seguente: Fintecna con il 68,848, ANAS con il 13%, RFI con il 13%, Regione Calabria con il 2,576% e Regione Siciliana con il 2,576%.

Nel Consiglio di Amministrazione della Società Stretto di Messina del 15 novembre 2006 il Consiglio ha preso atto che dalla data dell'ultima riunione si sono verificati eventi di cruciale rilevanza per la Società.

I contratti di affidamento stipulati nei primi mesi del 2006, con il Contraente Generale, con il *Project Management Consulting* (P.M.C.), con il Monitore Ambientale e con il *Broker* Assicurativo, non hanno avuto attuazione e ciò, in un primo momento, per la necessità di porre in essere adempimenti tecnici preliminari e, successivamente, per l'avvento del nuovo Governo, al cui interno è risultata prevalente la considerazione che il Ponte sullo Stretto non sia un'opera prioritaria e che, quindi, la sua realizzazione debba essere opportunamente procrastinata. Questo orientamento politico – tradottosi, tra l'altro, in una mozione approvata dalla Camera dei Deputati in data 11 ottobre 2006 ha avuto la sua formalizzazione giuridica nella normativa di cui all'art. 14 del Decreto Legge 3 ottobre 2006, n. 262 (c.d. Collegato alla Finanziaria 2007).

Le disposizioni del decreto legge non hanno riguardato la concessione relativa al collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente, concessione della quale la Società resta comunque confermata titolare.

L'effettiva portata della norma consiste nel differimento nel tempo di ogni decisione definitiva riguardo alla realizzazione del collegamento stabile ed al contempo, con il comma 91 della legge stessa, nell'ampliamento degli ambiti operativi la Società, autorizzandola ad adoperare in regime concorrenziale sul mercato internazionale.

Pertanto alla stato attuale delle valutazioni svolte dalla Società, la stessa si trova a rivestire una doppia natura: di organismo di diritto pubblico, *ex lege* 1158/1971 e quella di impresa di diritto comune, in esercizio della quale essa potrà acquisire, all'estero, commesse nell'ambito della realizzazione di infrastrutture pubbliche.

Tale mutato quadro, unitamente al drenaggio a favore del Ministero dell'Economia e delle Finanze delle risorse finanziarie che Fintecna S.p.A. avrebbe dovuto destinare alle

future capitalizzazioni di SdM, rendono oggettivamente impossibile perseguire l'attuazione dei contratti di affidamento sopra richiamati nei loro contenuti originari, lasciando agli amministratori della Società l'impegno di cercare di individuare, nell'ambito degli affidamenti di cui ai predetti contratti e preservando la continuità di questi ultimi, un più ristretto novero di interventi infrastrutturali che possano essere eseguiti in tempi brevi anche a prescindere dalla realizzazione, ormai inevitabilmente differita, dell'Opera di attraversamento dello Stretto.

Ciò, naturalmente, d'intesa con gli affidatari, in coerenza con gli indirizzi che il Ministro delle Infrastrutture riterrà di adottare al riguardo e sul presupposto della disponibilità dei mezzi finanziari occorrenti, non più acquisibili a valere sui futuri ricavi della gestione del Ponte secondo quanto originariamente previsto dal Piano economico finanziario della Società.

In ragione di quanto sopra nel presente Bilancio di RFI non si è ritenuto di modificare l'iscrizione della partecipazione.

AZIONI PROPRIE

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

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Evoluzione del contenzioso arbitrale

Con riferimento al procedimento arbitrale in essere con la società Basictel, già ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione 2005 a cui si fa rinvio per maggiori informazioni, si segnala che il 30 maggio 2006 è stato sottoscritto tra le parti interessate un accordo transattivo in base al quale, pur rimanendo invariate le condizioni contrattuali inerenti il corrispettivo dovuto da Basictel, è stata concessa una dilazione del pagamento del credito residuo equiparando i termini di pagamento alla durata del contratto (30 anni). L'efficacia della fideiussione prestata da Albacom in favore di RFI, a garanzia dell'obbligazione di pagamento del corrispettivo, è stata estesa in conformità ai nuovi termini di pagamento. La definizione del contenzioso arbitrale ha comportato anche la ripresa dei pagamenti a favore di RFI ed è stata ottenuta una maggiore libertà operativa per la realizzazione di due importanti elettrodotti AV.

Con riferimento alla causa raggruppamento COSIAC/RFI - Convenzione n. 131/1984 linea Palermo Punta Raisi, come già rappresentato nel bilancio 2005, in data 3 novembre 2005 la Corte d'Appello di Roma, ha emesso la sentenza n. 4671/2005 in parziale accoglimento dell'appello di RFI, con riconoscimento al raggruppamento COSIAC della complessiva somma di circa 12 milioni di euro, rivedendo fortemente al ribasso sia quanto riconosciuto nel giudizio di primo grado (pari a circa 137 milioni di euro) sia quanto richiesto dalla controparte (circa 2 miliardi di euro). Inoltre è stato proposto ricorso per Cassazione della sentenza della Corte di Appello di Roma da parte del Gruppo COSIAC stesso. In considerazione di tale impugnativa, si è ritenuto opportuno, per il momento, tenere un atteggiamento di prudenza circa la valutazione del fondo rischi.

Indagini e procedimenti penali

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. - n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, sospeso in data 12 giugno 2003 dal Giudice dell'Udienza Preliminare al fine di rimettere alla Corte di Giustizia C.E. la questione relativa ai rapporti tra la nuova disciplina interna sul falso in bilancio e la nuova normativa europea, in data 8 giugno 2006, si è conclusa l'udienza preliminare con il rinvio a giudizio di numerosi imputati nei confronti dei quali Ferrovie dello Stato, TAV e Italferr si sono costituite parte civile, fatti salvi i casi di imputazioni per i quali è stata pronunciata sentenza di non doversi procedere o per prescrizione o per estinzione del reato per morte del reo o per motivi di merito.

In data 11 gennaio 2006 il Tribunale di Perugia ha dichiarato la prescrizione della quasi totalità dei reati ascritti agli imputati. La costituzione di parte civile di RFI, TAV e Italferr permane nei confronti di soggetti non aventi rapporti diretti con il Gruppo FS.

Nell'ambito del procedimento penale 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., con riferimento allo stralcio relativo al c.d. Scalo di Fiorenza, nell'ambito del quale l'ex AD di Ferrovie dello Stato ha proposto ricorso per Cassazione avverso la decisione della Corte d'appello di Milano che, in sede di rinvio, aveva rideterminato, la pena nei suoi confronti in 2 anni

e 7 mesi di reclusione, confermando per il resto, il merito delle contestazioni in atti. La Corte di Cassazione, con provvedimento del 5 maggio 2006, depositato in data 14 settembre 2006, ha rigettato il ricorso proposto dall'ex AD di Ferrovie.

In relazione al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Genova, avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori per l'Alta Velocità nella tratta Milano-Genova, il Giudice dell'Udienza Preliminare ha emesso, in data 6.2.2006, sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione dei reati a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa.

Nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI, sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese.

In relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01 RGNR in cui RFI si è costituita parte civile, per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del Magazzino Centrale di Milano Greco e conclusosi con la condanna, confermata in Appello, dell'unico imputato che non aveva richiesto la definizione del procedimento con riti alternativi, è stato concluso un accordo transattivo per un importo pari a € 25.000.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio al 31.12.2006.

Evoluzione del contenzioso fiscale

A seguito del PVC n. 1218 del 31.7.1989, in data 9.6.2006 l'Agenzia delle Dogane - Ufficio di Napoli - ha notificato a RFI l'"Invito a pagamento" n. prot. 32878, in materia di diritti doganali. Avverso tale atto RFI, in data 28.9.2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Napoli, tuttora pendente.

In data 23.1.2006, l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Sulmona - ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V000540000, avverso il quale in data 3.4.2006, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale de L'Aquila, tuttora pendente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. A) del DPR 26.4.1986, n. 131, al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori.

In data 21.4.2006, l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 1 - ha notificato alla ricorrente Società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000, avverso il quale in data 20.6.2006, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma, tuttora pendente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. A) del DPR 26.4.1986, n. 131 al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n.

5323010105 relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1992 (Mod. 760/93), in data 15 Novembre 2006 la Commissione Tributaria Regionale di Roma, Sez. 36, ha emesso la sentenza n. 206/36/06 con la quale viene accolto l'appello proposto dalla Società e conseguentemente annullato l'avviso di accertamento.

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

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323011650, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1993 (Mod. 760/94).

La commissione tributaria provinciale di Roma con sentenza n. 87/48/02 ha accolto il ricorso. In data 1 dicembre 2004 l'Ufficio ha notificato atto di appello contro tale sentenza ed avverso tale atto RFI si è costituita nel gennaio 2005. Alla data della stesura della presente Relazione sulla gestione non ci sono novità in merito all'evoluzione dell'atto di appello.

Relativamente al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), l'udienza in cui verrà discusso l'appello proposto dall'Ufficio avverso la sentenza n. 707/04/04 - con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha accolto il ricorso presentato dalla società annullando il citato atto di accertamento - fissata per il 20 Febbraio p.v. è stata rinviata a nuovo ruolo ancora da definire.

In data 5 Maggio 2006 la Società ha presentato Atto di contro deduzioni e contestuale Appello incidentale per resistere nell'Appello proposto dal Comune di Siena avverso la Sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Siena - n. 71/5/04 pronunciata il 2 Dicembre 2004 e depositata in data 10 Febbraio 2005 con la quale sono stati annullati gli avvisi di accertamento ai fini ICI.

Relativamente ai ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, in data 10 Gennaio 2006 è stata depositata la relativa sentenza. La Società per ora non ha ritenuto di notificare all'Ente impositore la sentenza n. 57/02/05, emessa in data 12 Novembre 2005, con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Verbania ha accolto i ricorsi presentati dalla Società annullando i citati avvisi di accertamento e, pertanto, il termine di impugnativa da parte del Comune viene a scadere il 25 Febbraio 2007.

In data 7 Dicembre 2005 è stato notificato, da parte dell'Agenzia del territorio - Ufficio di Lucca, un avviso di classamento per il frazionamento e riaccatastamento d'ufficio di unità immobiliari sedi di stazione ferroviaria avverso il quale la Società ha tempestivamente proposto ricorso.

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

Relativamente agli 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, la Commissione Tributaria adita ha, nel corso delle riunioni tenutesi nel 2006, formalmente dichiarato la cessazione della materia del contendere per alcuni degli atti per i quali era stato disposto il loro annullamento dall'Ente impositore nell'ambito del potere di autotutela. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie può dichiararsi estinta.

Per alcune controversie, peraltro di importo assai poco significativo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha respinto il ricorso presentato dalla Società, la quale rimane in attesa di conoscere le motivazioni della decisione avversa al fine di valutare l'opportunità di proporre eventuale appello. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie non può considerarsi estinta.

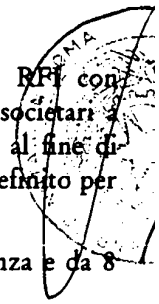
Inoltre, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si è provveduto a disporre il versamento di tutti gli importi non interessati dagli atti di annullamento in via di autotutela.

In data 18 febbraio 2005 e 11 aprile 2005 erano stati presentati n. 10 ricorsi giurisdizionali presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma (con richiesta di sospensione giudiziale), avverso altrettante cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 2000, per un importo complessivo di 9.190.923,60 euro. In relazione alle stesse cartelle di pagamento erano state altresì presentate relative istanze di sospensione in via amministrativa, in seguito alle quali, in data 31 maggio 2005, l'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 4 - aveva disposto la sospensione amministrativa a tempo indeterminato per un importo di 8.398.97311 euro. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si era provveduto a disporre il versamento degli importi iscritti a ruolo per la parte non oggetto di sospensione, comprensivi di interessi di mora, per l'importo di 721.610,60 euro. Successivamente l'Ufficio aveva disposto lo sgravio degli importi già interessati dai provvedimenti di sospensione amministrativa.
In data 22.03.2006 l'Ufficio ha disposto lo sgravio totale di una delle cartelle di pagamento oggetto di ricorso per l'importo di euro 7.118,72 - in relazione alla quale erano ancora pendenti a tale data i termini per la costituzione in giudizio. Non essendosi più ravvisata la necessità di deposito del ricorso, la fattispecie può ritenersi estinta.

In data 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma - riuniti 4 ricorsi - ha emesso una sentenza con la quale, prendendo atto di quanto riconosciuto anche dall'Agenzia delle Entrate e già oggetto di provvedimenti di sgravio, ha accolto le tesi prospettate dalla ricorrente. Pur in attesa del passaggio in giudicato della sentenza suddetta (che andrà a scadere in data 5.11.2007) può ritenersi estinta per l'importo di euro 4.905.805,52.
Sempre in data 19 settembre 2006 la sezione 33 della CTP di Roma ha emesso 4 sentenze con la quale ha dichiarato cessata la materia del contendere in relazione ad altri 4 ricorsi la cui pretesa erariale corrisponde a euro 3.410.565,14.
La restante somma pari ad euro 145.823,62 è relativa ad una cartella di pagamento il cui ricorso pende ancora in giudizio.
Infine, con riferimento agli atti di accertamento di violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili per l'anno 2001, in data 22 novembre 2006 sono state emesse 2 sentenze - relative a due dei sei ricorsi presentati - con la quale la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha dichiarato cessata la materia del contendere.
In data 11 novembre 2005, il Comune di Albisola Superiore ha notificato, a questa società, tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo. I predetti atti sono stati impugnati in data 9 gennaio 2006.

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

Decreto legislativo 231/2001



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

L'azione operativa è costituita da 4 attività curate dall'Organismo di Vigilanza e da 8 interventi svolti in *service.*

In data 25 maggio 2006 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato l'edizione 2006 del Modello Organizzativo e di Gestione ex D.Lgs.n.231/2001, recependo le modifiche proposte dall'Organismo di Vigilanza in conseguenza dell'evoluzione della normativa e del contesto organizzativo e procedurale societario.

L'Organismo di Vigilanza ha infine disciplinato in apposita procedura gli obblighi di informativa di competenza delle strutture societarie titolari di processi sensibili ai rischi di reato di cui al decreto.

Per le attività complessivamente svolte ai sensi e per gli effetti del Decreto Legislativo n. 231/2001 (Organismo di Vigilanza più *service*), la Direzione *Audit* dedica il 20% circa delle proprie risorse.

Progetto *Risk Management*

L'obiettivo del progetto, come già descritto nella Relazione sulla Gestione 2005, è quello dell'individuazione e della valutazione dei rischi di ciascun processo gestionale e delle connesse responsabilità, con la descrizione degli eventi indesiderati (manifestazione dei rischi).

Lo sviluppo del progetto ha prevalentemente interessato nel corso del 2006 le attività dei Gruppi di lavoro costituiti nel 2005, composti da esponenti delle strutture territoriali e da risorse della Direzione *Audit*, deputati alla definizione di due modelli base Processi/Rischi/Controlli.

Per rendere sistematico, continuo e tracciabile l'intero processo di *Risk Management*, si sta implementando un applicativo informatico.

Nell'ambito del Progetto *Risk Management* è stato definito il Sistema di Controllo Interno della Società che fa fulcro sulle conoscenze acquisite attraverso l'azione di *audit* sui processi aziendali esaminati e sulle autovalutazioni dei *Process Owner* dei principali processi aziendali.
In base al quadro cognitivo di cui sopra, il Sistema di Controllo Interno risulta adeguato al perseguimento di una buona *Governance* e al raggiungimento degli scopi societari.
Le politiche seguite sono state orientate al raggiungimento di prestazioni efficienti e al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate su *standard* di riferimento e misurazione dei risultati.

Tra le leve principali del Sistema si colloca senz'altro la profonda cultura organizzativa della classe dirigente e la diffusa sensibilità verso i temi aziendali prioritari, come la sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e della tutela dell'ambiente.

Decreto legislativo 196/2003

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

Il provvedimento di emanazione dell'Amministratore Delegato è stato formalizzato in data 24 gennaio 2005 con Comunicazione Operativa n. 196. Nel corso dell'anno 2006 sono state avviate attività di *audit* finalizzate alla verifica dell'osservanza, da parte dei Responsabili incaricati, del trattamento dei dati personali e degli adempimenti di legge previsti.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nell'esercizio 2006, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 *ter* del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A..

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Gennaio

Convenzione Quadro tra RFI SNCF e RFF

La trasformazione indotta al sistema ferroviario europeo dal recepimento, da parte degli stati membri della UE, delle direttive riguardanti la liberalizzazione dell'accesso, con netta individuazione dei ruoli dei Gestori dell'Infrastruttura e delle Imprese di trasporto, e conseguente separazione contabile e/o societaria tra le diverse strutture delle Ferrovie, nonché l'affacciarsi di nuove imprese titolate a effettuare il trasporto ferroviario secondo le direttive dell'UE, hanno imposto una complessa attività di rivisitazione normativa al fine di trasformare le stazioni comuni in stazioni di collegamento.

La trasformazioni delle stazioni comuni in stazioni di collegamento ha come conseguenza lo spacchettamento delle attività svolte nell'ambito delle attuali stazioni comuni, la loro contrattualizzazione ed il pagamento, mediante fatturazione, dei servizi effettivamente prestati.

A tal riguardo a gennaio 2007 è stata stipulata la Convenzione quadro tra RFI e SNCF e RFF, con decorrenza retroattiva 1 gennaio 2006, che concerne la gestione delle infrastrutture sui tronchi di linea di confine di Modane e Ventimiglia ai "trattati tra SNCF e l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la gestione della stazione comune di Modane e della sezione di linea da Modane al confine del 16 e 17 dicembre 1953 e per la gestione della stazione comune di Ventimiglia e della sezione di linea da Ventimiglia al confine del 16 e 17 dicembre 1953", susseguenti all'accordo intergovernativo tra Francia e Italia del 29 gennaio 1951.

La convenzione tra i gestori dell'infrastruttura italiano e francese conclude l'iter di trasformazione da stazioni comuni a stazioni di collegamento reti: Infatti tra l'Austria e la Svizzera il nuovo sistema è in vigore rispettivamente dall'1/1/2002 e dall'1/1/2004 e per quanto riguarda la Slovenia l'accordo intergovernativo del 1995 prevede già le stazioni di scambio ed è in avanzato corso di definizione l'accordo tra gestori dell'infrastruttura.

Modalità di applicazione degli ammortamenti

La Legge Finanziaria 2006 (Legge n. 266 del 23 dicembre 2005) ha modificato sia le modalità di finanziamento degli investimenti nell'Infrastruttura Ferroviaria che il metodo di ammortamento dei relativi cespiti. Gli ammortamenti non sono più calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, bensì 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.

In data 30 gennaio 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato di adottare le modalità applicative ampiamente descritte nei "Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione" a cui si fa rimando.

Scissione Asilo Nido e *facilities*.

Il Consiglio di Amministrazione di RFI in data 25 gennaio 2007 ha deliberato la scissione parziale del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore della Società del Gruppo Ferservizi. Tale scissione si configura come migliore soluzione organizzativa societaria per dare esecuzione al più ampio quadro di riorganizzazione, all'interno del Gruppo, di alcune attività singolarmente svolte dalle società. Le motivazioni che sono alla base di tale scissione nascono dall'esigenza di avere all'interno del Gruppo un unico soggetto che fornisca alle Società del Gruppo alcuni specifici servizi relativi agli immobili uso ufficio ed alcuni specifici servizi dedicati alle persone, con l'obiettivo, nel breve termine, di razionalizzare detti servizi, contenere i relativi costi ed ottimizzare quindi le risorse aziendali; nel medio e lungo termine, di ottenere un maggior valore aggiunto.

La scissione avrà effetto con decorrenza dalla data dell'ultima iscrizione dell'atto di scissione nel Registro delle Imprese di Roma. Ai fini contabili la scissione avrà effetto dal 1 gennaio 2007.

La scissione parziale in oggetto, con base la situazione patrimoniale al 31.10.2006, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Valori al 31.10.2006	Valore del ramo d'azienda assegnato	Valori al 31.10.2006 al netto del ramo d'azienda assegnato
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCO (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	52.891.357.477	0	52.891.357.477
2) Impianti e macchinario	64.010.292	0	64.010.292
3) Attrezzature industriali e commerciali	113.082.678	0	113.082.678
4) Altri beni	29.672.580	56.379	29.616.201
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	9.691.692.473	0	9.691.692.473
Totale II	62.789.815.500	56.379	62.789.759.121
Totale B) Immobilizzazioni	67.332.590.787	56.379	67.332.534.408
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
II. CREDITI			
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	853.083.436	7.774.845	845.308.591
- esigibili oltre l'esercizio successivo	11.999.077	0	11.999.077
	865.082.513	7.774.845	857.307.668
Totale C) Attivo circolante	3.951.572.403	7.774.845	3.943.797.558
TOTALE ATTIVO	71.330.398.119	7.831.224	71.322.566.895

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Valori al 31.10.2006	Valore del ramo d'azienda assegnato	Valori al 31.10.2006 al netto del ramo d'azienda assegnato
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.603.697.107	0	32.603.697.107
IV. RISERVA LEGALE	197.160	0	197.160
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	0	0	0
2. Versamento in conto futuri aumentidi capitale	0	0	0
3. Versamenti in conto capitale	887.352.096	0	887.352.096
4. Riserva da utili su cambi	19.625	0	19.625
Totale VII	887.371.721	0	887.371.721
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.730.333	35.000	3.695.333
IX UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	(205.853.042)	0	(205.853.042)
Totale A) Patrimonio netto	33.289.143.279	35.000	33.289.108.279
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
7) Altri	1.134.433.205	118.094	1.134.315.111
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.107.435.427	118.094	27.107.317.333
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	1.230.364.751	6.616.862	1.223.747.889
D) DEBITI			
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.395.141.853	53.675	1.395.088.178
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	1.395.141.853	53.675	1.395.088.178
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	113.680.976	432.835	113.248.141
- esigibili oltre l'esercizio successivo	102.430.272	0	102.430.272
	216.111.248	432.835	215.678.413
14) Altri debiti			
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	282.478.325	574.757	281.903.568
- esigibili oltre l'esercizio successivo	9.622.638	0	9.622.638
	292.100.963	574.757	291.526.206
Totale 14)	509.537.953	574.757	508.963.196
Totale D) Debiti	9.425.711.755	1.061.268	9.424.650.487
TOTALE PASSIVO	71.330.398.119	7.831.224	71.322.566.895

Rimborso credito IVA

Nel mese di Gennaio 2007 viene rimborsato ad RFI da Ferrovie dello Stato SpA un credito IVA pari ad € 19.527.773,00. Tale credito trova origine nel fatto che le somme versate alla Capogruppo dalle Società che hanno chiuso la propria dichiarazione annuale "a debito" hanno trovato compensazione con l'eccedenza a credito di RFI dell'anno precedente rinviata a nuovo. Tali somme hanno dato luogo a simmetriche compensazioni finanziarie a favore di RFI che tale eccedenza ha generato in proporzione all'ammontare di credito prodotto. Sulla base di tale criterio è stato effettuato il suddetto rimborso.

Definizione contenzioso Viacom Express (ex Smafer)

In data 16 gennaio 2007 è stata definito un atto transattivo con la società Viacom Exspress (ex Smafer - oggi CBS Outdoor) che ha riguardato una diversa interpretazione del contratto inerente la pubblicità nelle stazioni e sui treni relativamente alla differente metodologia di calcolo del Canone Minimo Garantito per gli esercizi 2000, 2001, 2002, 2003 fino a giugno 2004, data di scadenza della Convenzione del 1992 tra Ferrovie dello Stato e Viacom Exspress.

RFI, a seguito della posizione ereditata dalla Capogruppo e quindi come gestore del contratto, ribaltava costi della stessa natura verso le società interessate Grandi Stazioni, Trenitalia e Centostazioni.

Pertanto la contestazione ha coinvolto anche le suddette società del gruppo ed in particolare Grandi Stazioni per le attività pubblicitarie nelle stazioni: a tal fine per gli esercizi 2001-2003 è stato firmato, nella medesima data, un accordo transattivi tra RFI, CBS e Grandi Stazioni con il quale si effettua una traslazione di competenza e di gestione delle controversie direttamente tra le parti interessate.

Sinistro Segesta *Jet*

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

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

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

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

Febbraio

Rete AC/V Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova,

In data 2 febbraio è entrato in vigore l'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007 che, al fine di " consentire che la realizzazione del Sistema alta velocità avvenga tramite affidamenti e modalità competitivi conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario nonché in tempi e con limiti di spesa compatibili con le priorità ed i programmi di investimenti delle infrastrutture ferroviarie, nel rispetto dei vincoli economici e finanziari imposti dal decreto legislativo dell'8 luglio 2003, n. 188, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e degli impegni assunti dallo Stato nel confronti dell'Unione europea in merito alla riduzione del disavanzo e del debito pubblico" revoca:

- le concessioni rilasciate alla TAV, nel 1991 e 1992, limitatamente alle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, con effetto di automatico scioglimento del rapporto convenzionale RFI-TAV, per la parte relativa alle predette infrastrutture e dei rapporti contrattuali tra TAV ed i *General Contractor* CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV;
- l'autorizzazione rilasciata ad RFI per la parte in cui consente di proseguire nel rapporto convenzionale con la Società TAV relativo alla progettazione e costruzione delle linea del Terzio Valico dei Govi/Milano- Genova, della tratta Milano- Verona e della sub tratta Verona-Padova.

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

Costituzione società Network Terminali Siciliani

In data 23 febbraio 2007 è stata costituita la società Network Terminali Siciliani partecipata al 50% di RFI con un capitale sociale pari a € 300.000 con sede a Catania.

L'approvazione della costituzione di tale società è stata deliberata nella seduta del 30 ottobre 2006, come ampiamente descritto nei "Principali eventi dell'anno - Ottobre - Interporto di Catania" a cui si fa rimando.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La problematica relativa alla carenza di risorse di cassa per il finanziamento degli investimenti in infrastrutture ferroviarie è stata, come noto, ripetutamente segnalata ai Ministeri competenti sia dalla Società sia dalla Capogruppo; l'attuale circostanza di insufficiente provvista di trasferimenti pubblici messi a disposizione del Gestore per dar corso agli impegni di cui al Contratto di Programma e relativi *Addenda*, come da obblighi di cui all'Atto di Concessione, si è sostanzialmente generata nel corso del 2006, con effetti, tuttavia, sull'anno corrente e sul futuro.

Quanto rappresentato ha dato luogo alla recente costituzione di un Tavolo Tecnico (cfr. nota del Ministro Di Pietro n. 7510 del 8 febbraio 2007) che coinvolge, oltre al Ministero dell'economia e delle finanze ed al Ministero delle infrastrutture, anche il Gruppo FS (Holding ed RFI); detto "Tavolo" si è concretizzato in una serie di incontri mirati alla analisi e comprensione della problematica da parte del nuovo esecutivo dei Dicasteri interessati con l'obiettivo ultimo di produrre una proposta di soluzioni percorribili al fine di risolvere, o quantomeno ridimensionare, la portata delle criticità in essere; la proposta sarà discussa nel corso di apposita riunione concordata a livello governativo.

Il contributo apportato dal Gruppo FS è stato quello di illustrare: il percorso procedurale che conduce il Gestore a prendere impegni per la realizzazione degli investimenti; lo stato di concretizzazione del Piano degli investimenti, le necessità finanziarie di cassa - con una proiezione all'intero quinquennio 2007-2011 di piano- necessarie per onorare i contratti in essere per gli investimenti di sviluppo e potenziamento nonché per gli obblighi connessi al mantenimento in efficienza della rete ed alla sicurezza; le risorse aggiuntive di cassa occorrenti per anticipare, al 2007, cantierizzazioni e progettazioni di interventi pianificati in anni successivi; la quantificazione, a livello di singolo progetto di investimento, dei flussi annuali di spesa; le attuali coperture di competenza di ogni investimento, dettagliate a livello di singolo atto contrattuale tra RFI e lo Stato con le quali sono state assentite.

E' stato ribadito quanto sia fondamentale che RFI possa operare in una prospettiva pluriennale di disponibilità finanziarie per investimenti, in presenza, quindi, di una sostanziale certezza di erogazioni regolari dei fondi, coerenti con il Piano di Priorità degli investimenti che, come da Contratto, costituisce lo strumento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria - approvato dal CIPE — e redatto sulla base delle linee strategiche della Società ed in coerenza con gli indirizzi e i vincoli posti dal Contratto e dagli atti nazionali di programmazione economica e dei trasporti, tra i quali il Documento di Programmazione Economica e Finanziaria.

Il "Tavolo" ha preso atto che le criticità sono prevalentemente circoscritte a insufficienza di finanziamenti per cassa; le prime risultanze del medesimo "Tavolo" sembrano configurare una soluzione positiva per quanto attiene alle ulteriori risorse (rispetto agli stanziamenti presenti nel Bilancio dello Stato per l'anno in corso) necessarie alla Società per rispettare tutte le previsioni di spesa attese nel 2007, soluzione che dovrebbe

realizzarsi attraverso la rimodulazioni delle poste finanziarie già iscritte nella Tabella F dell'ultima LF in corrispondenza di anni futuri; sembrano permanere, invece, le criticità per l'anno 2008 (con un Gap di cassa ben più consistente rispetto al 2007) con riferimento al quale la decisione deve prima essere maturata a livello politico.

E' peraltro indubbio che il Contratto di programma, quale strumento che regola i rapporti tra RFI e lo Stato, vada onorato in tutte le sue disposizioni da ambo i contraenti; la stessa Eurostat, come segnalato dal Dipartimento del Tesoro nella nota n. 72384 del 1° luglio 2005, riconosce il valore di obbligazione giuridica al Contratto medesimo.

Infatti ogni azione eseguita sul versante della produttività interna non potrà da sola garantire il suddetto equilibrio ma dovrà essere adeguatamente supportata dall'intervento dello Stato secondo le modalità in precedenza indicate.

Il quadro di riferimento, seppur evidenziando il grande sforzo compiuto dal Governo in sede di approvazione della Legge Finanziaria 2007, presenta ancora alcuni elementi di incertezza, più in particolare :

- ✓ necessità che lo Stato eroghi ad RFI, a titolo di contributi in c/esercizio, risorse di livello pari a quello dei trasferimenti ante 2006;
- ✓ necessità che lo Stato assicuri l'effettiva erogazione in conto impianti dei contributi necessari per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete tradizionale (cfr. art.1, comma 86, Legge n. 266/2005 - Legge Finanziaria 2006), nonché la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione di tali contributi;
- ✓ in considerazione del fatto che RFI vanta nei confronti dello Stato ingenti somme a credito, dallo stesso formalmente riconosciute, adottare strumenti attuativi per un pronto realizzo di cassa di tali risorse;
- ✓ necessità di definire il nuovo Contratto di Programma 2007-2011 (all'elaborazione del quale stanno lavorando i competenti Uffici del Ministero delle Infrastrutture e quelli di RFI). Al riguardo, come ricordato, al momento, i rapporti tra RFI e Stato sono ancora regolati dal C.d.P. 2001-2005, prorogato dal CIPE per l'anno 2006. Tale proroga si è resa necessaria, ad avviso dello stesso CIPE, al fine di evitare "*nelle more della definizione del nuovo contratto di programma [2007- 2011], ... la temporanea vacanza nella definizione dei rapporti tra lo Stato ed il gestore dell'infrastruttura e le possibili ripercussioni negative sugli investimenti, sulla gestione della rete ferroviaria nazionale ed, in particolare , sull'attuazione dei programmi di investimento riguardanti le tecnologie finalizzate alla sicurezza della circolazione*" (cfr.delibera CIPE del 2 dicembre 2005). Dato l'assetto legislativo esistente, in assenza di contratto di programma (CdP), il rischio d'impresa relativo agli interventi sulla rete tradizionale/convenzionale ricade su RFI e sul suo Consiglio di Amministrazione. Detto rischio è stato assorbito, per il 2006, per il tramite della su indicata proroga. In futuro, anche in virtù della durata pluriennale degli investimenti ferroviari, lo stesso non potrà

essere più coperto ricorrendo ad ulteriori proroghe. Del resto, proprio in considerazione di tale esigenza, l'art. 14 del d.lgs. n. 188/2003 stabilisce che il CdP debba essere stipulato per un periodo minimo di tre anni;

- ✓ che le istituzioni competenti, oltre ad onorare gli impegni di cui al Contratto di programma, predispongano, per il futuro, un quadro di regole certe e vincolanti, soprattutto quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI in quanto oltretutto alcuni di questi sono subordinati agli esiti positivi del provvedimento previsto in Finanziaria 2007 riferito all'istituendo "Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei Trattamenti di Fine Rapporto";
- ✓ necessità che lo Stato assicuri, con tempestiva regolarità, l'adeguamento annuale del canone d'accesso all'infrastruttura al tasso di inflazione;
- ✓ è opportuno che RFI accanto alla costante attenzione al contenimento dei costi, utilizzi in modo efficace la leva dei ricavi, non solo attraverso l'adeguamento annuale, previsto dalla Legge, del canone di pedaggio al tasso di inflazione programmata, ma anche diversificando le fonti di produzione dei ricavi stessi, principalmente per il tramite della valorizzazione delle potenzialità reddituali dei propri *asset*, segnatamente nel settore delle stazioni e dei nodi intermodali.

E' infine da sottolineare che nonostante il risultato di esercizio registri una perdita, tale risultato conferma la solidità industriale della Società, in quanto, il mancato raggiungimento nel 2006 dell'equilibrio di bilancio è riconducibile unicamente ai tagli dei trasferimenti in c/esercizio posti in essere dalla Legge Finanziaria per il 2006, pur in presenza di incrementi di ricavi da traffico e efficentamenti a livello di costi.

La copertura degli investimenti di Rete Tradizionale di RFI nel 2006 è stata effettuata utilizzando:

- risorse da Stato attraverso stanziamenti in c/capitale con L.F. cap. 7122 e 7123. A fronte di una richiesta di fondi iniziale di circa 3.450 mln/€, l'erogato effettivo è stato notevolmente inferiore;
- risorse da UE, Enti locali e MIT per aree depresse.

Il restante fabbisogno finanziario ha comportato la necessità di reperire fonti di copertura alternative; si è fatto quindi ricorso alle seguenti risorse:

- quota parte della disponibilità iniziale sul c/c intersocietario;
- incasso di quota parte del credito IVA;
- incasso quota crediti pregressi e residui anni precedenti vantati nei confronti dello Stato;

- leva finanziaria sulla I e II *tranche* di scissione di patrimonio immobiliare a favore di FRE;
- aumenti di capitale sociale dalla Controllante quale retrocessione di dividendi distribuiti da FRE sugli utili dell'anno 2005 connessi alle operazione di valorizzazione patrimoniale da quest'ultima poste in essere;
- anticipazione all'anno 2006, da parte della Capogruppo, della disponibilità di cassa connessa dell'aumento di capitale sottoscritto nel mese di gennaio 2007.

La copertura degli investimenti per la realizzazione della Rete AV/AC di RFI è stata assicurata dalle risorse stanziate come:

- Contributi c/impianti DL 223/06
- Contributi FESR per AV/AC.

Infine, secondo quanto disposto dall'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 che ha modificato il criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato al Gestore dell'Infrastruttura passando da aumenti di capitale sociale a contributi in conto impianti, la Società si è iscritta i crediti di competenza verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti relativamente ai capitoli 7122 - 7123 - 7242 per l'importo di 1.233.875 mila euro che sono stati riconosciuti per l'intero ammontare con nota del Ministero prot. 23717 del 6.3.2007.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2006, evidenzia una perdita netta di € 196.965.871,84.

Si propone di riportare a nuovo la perdita di esercizio e di destinare ad una riserva liberamente distribuibile la Riserva da utili su cambi già costituita nei due esercizi precedenti, pari ad € 19.625,10 - avendo nell'esercizio 2006 conseguito perdite su cambi derivanti dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio del 31 dicembre 2006, non realizzate alla suddetta data.

Roma, 8 marzo 2007

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

PAGINA BIANCA

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1) Costi di impianto e di ampliamento	0	0	0
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	18.442.781	17.892.994	549.787
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	110.768.015	43.394.644	67.373.371
5) Avviamento	0	0	0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	506.739.235	698.794.151	(192.054.916)
7) Altre	272.740.293	84.155.711	188.584.582
Totale I	908.690.324	844.237.500	64.452.824
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	44.145.188.950	7.313.691.180
2) Impianti e macchinario	118.137.908	73.898.748	44.239.160
3) Attrezzature industriali e commerciali	159.253.994	118.121.403	41.132.591
4) Altri beni	90.434.547	28.234.528	62.200.019
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.694.125.567	8.538.796.558	(2.844.670.991)
Totale II	57.520.832.146	52.904.240.187	4.616.591.959
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.296.417.797	5.559.698.364	(2.263.280.567)
b) Imprese collegate	98.669.932	89.766.688	8.903.244
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	49.286.059	49.286.059	0
Totale 1)	3.444.373.788	5.698.751.111	(2.254.377.323)
2) Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	1.087.911.982	(956.302.296)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	131.609.686	1.087.911.982	(956.302.296)
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.129.982	2.129.982	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.013.708	126.562.421	(114.548.713)
	14.143.690	128.692.403	(114.548.713)
Totale 2)	145.753.376	1.216.604.385	(1.070.851.009)
3) Altri titoli	0	0	0
4) Azioni proprie	0	0	0
Totale III	3.590.127.164	6.915.355.496	(3.325.228.332)
Totale B) Immobilizzazioni	**62.019.649.634**	**60.663.833.183**	**1.355.816.451**

(importi in euro)

;TATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2006	31.12.2005	Differenze
:) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1)	Materie prime, sussidiarie e di consumo	155.506.135	132.431.208	23.074.927
5)	Acconti	169.214	169.214	0
6)	Cespiti radiati da alienare	24.761	24.761	0
	Totale I	155.700.110	132.625.183	23.074.927
II. CREDITI				
1)	Verso clienti			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	310.246.590	316.899.411	(6.652.821)
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	14.405.183	8.468.637	5.936.546
		324.651.773	325.368.048	(716.275)
2)	Verso imprese controllate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	39.095.281	197.238.854	(158.143.573)
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	512.121.481	21.893.278	490.228.203
		551.216.762	219.132.132	332.084.630
3)	Verso imprese collegate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	858.537	838.137	20.400
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
		858.537	838.137	20.400
4)	Verso controllanti			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	915.974.771	1.718.867.429	(802.892.658)
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	11.999.078	395.826.555	(383.827.477)
		927.973.849	2.114.693.984	(1.186.720.135)
4 bis)	Crediti tributari			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	1.726.627	1.487.545	239.082
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
		1.726.627	1.487.545	239.082
5)	Verso altri			
	a) altre imprese consociate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	449.575.881	364.762.276	84.813.605
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
		449.575.881	364.762.276	84.813.605
	b) altri			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	1.692.503.200	1.161.511.007
	- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067	103.067	0
		2.854.117.274	1.692.606.267	1.161.511.007
	Totale 5)	3.303.693.155	2.057.368.543	1.246.324.612
	Totale II	5.110.120.703	4.718.888.389	391.232.314

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	2.032.338	2.636.349	(604.011)
2) Assegni	20.109	9.008	11.101
3) Denaro e valori in cassa	760.097	614.076	146.021
4) Conti correnti di tesoreria	215.727.058	354.245.408	(138.518.350)
Totale IV	218.539.602	357.504.841	(138.965.239)
Totale C) Attivo circolante	**5.484.360.415**	**5.209.018.413**	**275.342.002**
D) RATEI E RISCONTI			
I. Disaggi su prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	19.363.112	9.501.442	9.861.670
Totale D) Ratei e risconti	**19.363.112**	**9.501.442**	**9.861.670**
TOTALE ATTIVO	**67.523.373.161**	**65.882.353.038**	**1.641.020.123**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.603.697.107	29.932.999.385	2.670.697.722
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI		0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			
1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096	887.352.096	0
IV. RISERVA LEGALE	197.160	189.202	7.958
V. RISERVE STATUTARIE		0	0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO		0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria		0	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale		2.644.691.608	(2.644.691.608)
3. Versamenti in conto capitale		0	0
4 . Riserva da utili su cambi	19.625	3.925	15.700
Totale VII	19.625	2.644.695.533	(2.644.675.908)
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.730.333	3.594.835	135.498
IX UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(196.965.872)	159.156	(197.125.028)
Totale A) Patrimonio netto	**33.298.030.449**	**33.468.990.207**	**(170.959.758)**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	4.279.520	11.331.039	(7.051.519)
4) Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.011	19.277.049.011	0
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	4.663.546.894	3.210.888.306	1.452.658.588
6) Fondo per manutenzione ordinaria e interessi intercalari	2.323.000.000	4.243.191.538	(1.920.191.538)
7) Altri	1.248.272.710	1.161.534.751	86.737.959
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.516.148.135**	**27.903.994.645**	**(387.846.510)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	1.212.818.585	1.207.550.962	5.267.623

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
D) DEBITI			
Debiti verso			
4) banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	47.396.019	0	47.396.019
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.118.179.265	0	1.118.179.265
	1.165.575.284	0	1.165.575.284
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	16.642.842	15.461.488	1.181.354
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	214.567.964	(214.567.964)
	16.642.842	230.029.452	(213.386.610)
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.105.286.802	404.342.551	700.944.251
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.691.194	25.855.898	(23.164.704)
	1.107.977.996	430.198.449	677.779.547
Debiti verso			
7) fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.732.629.551	1.535.709.649	196.919.902
	1.732.629.551	1.535.709.649	196.919.902
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	4.299.415	63.870.865
	68.170.280	4.299.415	63.870.865
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.062.032	12.296.460	(3.234.428)
	9.062.032	12.296.460	(3.234.428)
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	248.538.648	20.831.210	227.707.438
	248.538.648	20.831.210	227.707.438
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	42.325.853	40.653.436	1.672.417
	42.325.853	40.653.436	1.672.417

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	127.423.289	129.629.725	(2.206.436)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	102.430.272	108.455.603	(6.025.331)
	229.853.561	238.085.328	(8.231.767)
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	355.385.981	365.272.883	(9.886.902)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004	13.004	0
	355.398.985	365.285.887	(9.886.902)
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	247.141.191	263.616.808	(16.475.617)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	10.080.902	7.427.150	2.653.752
	257.222.093	271.043.958	(13.821.865)
Totale 14)	612.621.078	636.329.845	(23.708.767)
Totale D) Debiti	**5.233.397.125**	**3.148.433.244**	**2.084.963.881**
E) RATEI E RISCONTI			
I. Aggi su prestiti		3.911.307	(3.911.307)
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	149.472.673	113.506.194
Totale E) Ratei e risconti	**262.978.867**	**153.383.980**	**109.594.887**
TOTALE PASSIVO	**67.523.373.161**	**65.882.353.038**	**1.641.020.123**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni			
- a favore di altri	47.650.547	5.936.216	41.714.331
	47.650.547	5.936.216	41.714.331
1.2 Avalli			
- a favore di altre imprese consociate	5.164.569	5.164.569	0
	5.164.569	5.164.569	0
1.3 Altre garanzie personali			
- a favore di imprese controllate	2.049.177.817	7.263.898.548	(5.214.720.731)
	2.049.177.817	7.263.898.548	(5.214.720.731)
1.4 Altre garanzie reali			
	0	0	0
1.5 Altri rischi			
	0	0	0
Totale 1	2.101.992.933	7.274.999.333	(5.173.006.400)
2. IMPEGNI			
Totale 2	0	0	0
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.3 Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
Totale 3	220.728	220.728	0
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento per aumento di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato e dalla UE	18.849.000.000	19.207.000.000	(358.000.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	2.774.000.000	5.111.000.000	(2.337.000.000)
Totale 4	18.849.000.000	24.318.000.000	(2.695.000.000)
TOTALE CONTI D'ORDINE	**20.951.213.661**	**31.593.220.061**	**(7.868.006.400)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2006	2005	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	18.519.483	15.539.315	2.980.168
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.055.494.498	813.131.459	242.363.039
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	146.998.506	152.816.927	(5.818.421)
Totale 1)	1.221.012.487	981.487.701	239.524.786
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	447.893.788	402.339.101	45.554.687
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	901.865.834	1.289.467.228	(387.601.394)
- Contratto di Programma	901.765.500	1.289.100.000	(387.334.500)
- Altri	100.334	367.228	(266.894)
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	464.103.247	958.705.736	(494.602.489)
c) altri ricavi e proventi	593.865.768	482.837.489	111.028.279
Totale 5)	1.959.834.849	2.731.010.453	(771.175.604)
Totale A) Valore della produzione	**3.628.741.124**	**4.114.837.255**	**(486.096.131)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	848.582.003	677.577.815	171.004.188
7) PER SERVIZI	691.741.805	668.730.299	23.011.506
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	32.622.946	38.240.724	(5.617.778)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.182.895.179	1.170.400.296	12.494.883
b) oneri sociali	283.472.686	291.104.709	(7.632.023)
c) trattamento di fine rapporto	110.486.311	111.304.167	(817.856)
e) altri costi	18.990.742	9.363.417	9.627.325
Totale 9)	1.595.844.918	1.582.172.589	13.672.329
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	6.543.896	27.184.999	(20.641.103)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	448.225.695	931.213.338	(482.987.643)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.157.354	8.436.420	0 (279.066)
Totale 10)	462.926.945	966.834.757	(503.907.812)
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(28.957.825)	3.716.379	(32.674.204)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	49.567.727	104.047.989	(54.480.262)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	50.000.000	700.000	49.300.000
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	87.850.441	88.735.250	(884.809)
Totale B) Costi della produzione	**3.790.178.960**	**4.130.755.802**	**(340.576.842)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(161.437.836)**	**(15.918.547)**	**(145.519.289)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2006	2005	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate	11.093.244	0	11.093.244
Totale 15)	11.093.244	0	11.093.244
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
- da altri	77	0	77
totale a)	77	0	77
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate	2.520.520	2.712.872	(192.352)
- da contollanti	9.358.549	21.174.725	(11.816.176)
- da altri	11.056.978	8.854.901	2.202.077
totale d)	22.936.047	32.742.498	(9.806.451)
Totale 16)	34.029.368	32.742.498	1.286.870
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate	14	1.386	(1.372)
- verso controllanti	65.027	300	64.727
- verso altri	12.260.283	15.992.381	(3.732.098)
Totale 17)	12.325.324	15.994.067	(3.668.743)
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	(43.709)	19.263	(62.972)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**21.660.335**	**16.767.694**	**4.892.641**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2006	2005	Differenze
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
Totale 18)	0	0	0
19) SVALUTAZIONI			
Totale 19)	0	0	0
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	472.479	887.448	(414.969)
c) utilizzo fondo per esodi incentivati	43.272.300	33.589.110	9.683.190
d) utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	3.429.702	7.671.633	(4.241.931)
e) altri proventi	104.535.706	72.284.722	32.250.984
Totale 20)	151.710.187	114.432.913	37.277.274
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	3.429.702	7.671.633	(4.241.931)
b) imposte relative ad esercizi precedenti	2.174.620	11.624.421	(9.449.801)
c) oneri per esodi anticipati	143.272.300	33.589.110	109.683.190
d) altri oneri	34.021.936	35.737.740	(1.715.804)
Totale 21)	182.898.558	88.622.904	94.275.654
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(31.188.371)	25.810.009	(56.998.380)
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	(170.965.872)	26.659.156	(197.625.028)
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	26.000.000	26.500.000	(500.000)
Totale 22)	26.000.000	26.500.000	(500.000)
Utile (perdita) dell'esercizio	(196.965.872)	159.156	(197.125.028)

NOTA INTEGRATIVA

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2006 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3°comma dell'art. 27 del Dlgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.

Si informa, inoltre, che la società è soggetta alla direzione e coordinamento della controllante diretta Ferrovie dello Stato SpA.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2006 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2006 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

Per la rete AV/AC si è tenuto conto del disposto stabilito dall'art.1, comma 87, della Legge 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) che prevede tra l'altro, per quanto attiene le tratte AV/AC, che "l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio". Pertanto, poiché nel corso del 2006 la tratta Roma-Napoli, la sub tratta Torino-Novara e la linea Modena Sud-Bologna, sono state interessate da un periodo di pre-esercizio commerciale, RFI non ha effettuato alcuna imputazione degli ammortamenti relativi al sistema AV/AC nell'esercizio 2006. Si precisa comunque che, stante la contenuta operatività in questa fase iniziale di attività dell'AV/AC, la stima dei teorici ammortamenti 2006 conduce ad impatti relativamente non significativi per il periodo in esame (€15.322 mila).

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo, con eccezione dei criteri di valutazione applicati per le immobilizzazioni materiali ed immateriali come di seguito riportato.

Immobilizzazioni materiali e immateriali

Le immobilizzazioni materiali e immateriali al 31.12.2005, con esclusione di quelle in corso alla medesima data, sono valutate al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento di infrastrutture ferroviarie, al netto del Fondo Ammortamento 31.12.2005, calcolato a tale data sulla base di un ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene.

Gli incrementi di immobilizzazioni materiali ed immateriali del 2006, comprese le immobilizzazioni in corso di lavorazione, sono iscritte al costo di acquisto o di produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento di infrastrutture ferroviarie

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31.12.2006 sono esposte in bilancio al netto della quota di ammortamento dell'anno 2006 calcolata in misura variabile 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.

Il criterio di ammortamento a quota variabile è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"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".*

Pertanto la suddetta Legge ha sia determinato il cambiamento del criterio di ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal punto di vista sia civilistico sia fiscale, da criterio tecnico-economico a criterio a quote variabili in base ai volumi di produzione, sia definito che gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione sono una componente dell'investimento ammortizzabile.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005 (Legge Finanziaria 2006), prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì "*il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura*" medesima. Non si tratta, pertanto, di un ammortamento "economico-tecnico" da calcolarsi in funzione del deperimento dei singoli cespiti, ma, piuttosto, di un ammortamento dell'investimento complessivo.

Poiché il costo da ammortizzare non è già il costo di realizzazione del singolo cespite, bensì il costo complessivo dell'investimento, deve prescindere dal momento in cui il costo è sostenuto per fare riferimento invece, ai fini del calcolo degli ammortamenti, al costo dell'investimento "a vita intera", cioè al costo previsto lungo l'intera durata del progetto che la stessa norma indica nella durata della Concessione.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere al netto dei contributi in conto impianti coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto, come sopra indicato, della relativa non gratuita devolvibilità.

In relazione alla suddetta norma le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'infrastruttura ferroviaria sono, a tale fine, articolate in 7 direttrici separando la rete AC/AV, la rete fondamentale e la rete complementare come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29.09.2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- ✓ Rete AV/AC;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord ed affluenze;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Dorsale ed affluenze;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- ✓ Rete Convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- ✓ Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La rete AV/AC potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma "*«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 previste durante il periodo di concessione*" richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è individuata nel "treno*km" sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice la Società utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti di specifici sistemi di rilevamento della Società.

A partire dal presente Bilancio d'esercizio, per ogni direttrice la Società effettua la previsione dei treni*km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino ad un massimo di dieci anni successivi e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Per l'esercizio 2006 il volume di treni*km è indicato nella tabella che segue:

(valori in milioni)

Direttrici	Volume treno*km anno 2006 - Consuntivi	Volume treno-km dal 2006 al 2060
Trasversale padana e transiti internazionali	59	3.346
Tirrenica nord ed affluenze	45	2.532
Dorsale ed affluenze	93	4.729
Tirrenica sud	18	1.051
Adriatica e trasversali appenniniche	30	1.722
Rete Complementare	99	5.585
Totale	**344**	**18.964**

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni*km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni*km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2006 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete Convenzionale - rete fondamentale	
Traversale padana e transiti internazionali	1,77%
Tirrenica Nord e affluenze	1,76%
Dorsale ed affluenze	1,97%
Tirrenico Sud	1,71%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,74%
Rete Convenzionale - rete complementare	
Rete complementare	1,77%

Il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria oggetto di ammortamento è composto:

1. dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, costituenti l'Infrastruttura ferroviaria risultanti dal Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2005, al netto:
   - del relativo fondo di ammortamento alla stessa data;

- dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti alla stessa data,

escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;

2. dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno 2006
3. dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate nell'esercizio 2006 e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totale stimati lungo la vita della Concessione;
4. dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, (allo stato attuale previsti per la sola infrastruttura AC/AV) sostenuti nell'esercizio 2006 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

Il principio enunciato dall'articolo 1 comma 87, nell'introdurre il criterio di ammortamento in base ai volumi di produzione, stabilisce che i volumi di produzione sono quelli che l'infrastruttura sviluppa lungo il periodo di durata della Concessione.

Viene posto un orizzonte "temporale" nell'utilizzo dell'infrastruttura ai fini del calcolo dell'ammortamento.

Tale orizzonte temporale ha portato a determinare il presumibile valore dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione, che, in quanto tale, non deve essere oggetto di ammortamento durante il periodo di Concessione.

Il valore residuo dell'infrastruttura è dato dall'insieme dei seguenti valori:

a. costo originario dei terreni iscritti in bilancio al 31.12.2005, incrementato del valore dei sedimi, ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006 relativamente ad investimenti entrati in funzione nell'anno 2006 che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;
b. valore delle immobilizzazioni materiali al 31.12.2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della concessione; tale valore è definito come:
    - differenza tra il Valore netto contabile al 31.12.2005 e il valore del deperimento tecnico- economico dal 2006 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo originario dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali già in esercizio all'1.1.2006;

- costo di acquisto o di costruzione interna delle immobilizzazioni materiali e il valore del deperimento tecnico- economico dal 2006 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo di acquisto o di costruzione interna dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali entrate in funzione nell'anno 2006.

Il costo complessivo degli investimenti di ogni direttrice oggetto di ammortamento è determinato dalla differenza tra la somma dei costi di cui ai precedenti punti da 1 a 4 ed il valore residuo dell'infrastruttura al 2060.

Per i costi da sostenere lungo la vita della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce 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*".

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, la Società provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi complessivi di produzione dall'anno di redazione del Bilancio d'esercizio al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati e di eventuali cessioni o dismissioni.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

Ai fini fiscali, le quote di ammortamento saranno determinate con il decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze in coerenza con le quote di ammortamento civilistico e tenendo conto che l'articolo 1 comma 86 della citata Legge Finanziaria 2006 stabilisce l'irrilevanza fiscale del finanziamento degli investimenti con contributi in conto impianti.

Le tratte del Sistema AV/AC entrate in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso dell'anno 2006 hanno effettuato, nello stesso anno 2006, attività di pre-esercizio e pertanto concorrono alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'Infrastruttura ferroviaria (ai fini della determinazione dell'ammortamento) a partire dall'anno successivo a quello di completamento del pre-esercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005.

La società non dispone di beni in leasing finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione e per gli interventi di potenziamento e rinnovo dell'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.

Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31.12.2007.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione con contropartita degli Acconti. Coerentemente all'avanzamento dei lavori gli Acconti vengono ridotti in contropartita alla voce dell'attivo Contributi in conto impianti, portato in riduzione del valore dell'immobilizzazione in corso. Al momento del passaggio in esercizio del cespite i contributi suddetti sono portati in riduzione del valore del cespite. Essi vengono iscritti.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2006.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondo imposte

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete Convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31.12.2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato nell'esercizio 2002, 2003, 2004, 2005 e 2006 per far fronte agli oneri

derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";*
- all'attuale definizione tariffaria concepita *"ex lege"* come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, è destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato

SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);

- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- con legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), è stato disposto uno stanziamento di contributi in conto esercizio per l'esercizio 2006 (per maggiori dettagli in merito agli effetti della Legge Finanziaria 2006 si rinvia a quanto indicato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente Relazione sulla Gestione) inferiore di circa 230 milioni di euro rispetto ai costi di manutenzione ordinaria sostenuti nell'anno e di circa 388 milioni di euro rispetto a quelli previsti dalla Società e richiesti allo Stato in occasione della predisposizione della Legge finanziaria 2006.
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari e comportano la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a € 1.920.192 mila nel fondo Integrativo ex Lege 448/98.

Si è ritenuto di non procedere per l'esercizio 2006 ad utilizzi del fondo per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato, in quanto, in presenza di un insoddisfacente sostegno finanziario dello Stato, la rilevazione tra i proventi di una mera appostazione contabile, quale l'utilizzo del fondo, potrebbe generare una imprecisa rappresentazione dell'andamento economico finanziario della Società.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1.1.1996, a tutto il personale FS (legge n.297/1982), la voce include anche il fondo per Indennità di buonuscita.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31.12.1995. Poiché per accordo fra le parti sociali, il Fondo Indennità di buonuscita maturato al 31.12.1995 è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art. 2120 del Codice Civile, l'importo di tale rivalutazione è altresì incluso nel fondo.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Partite in moneta estera

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

L'eventuale utile non realizzato, al netto delle perdite non realizzate, generato dalla conversione in euro dei crediti e debiti in valuta estera al 31.12.2006 verrà accantonato, in sede di destinazione dell'utile, alla riserva di allineamento cambi non distribuibile fino all'effettivo realizzo.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dall'OIC n.25.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Gli investimenti dell'esercizio 2006, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3.975.855 mila, così determinati:

- € 51.312 mila relativi all'incremento delle immobilizzazioni immateriali di cui € 33.961 mila per l'incremento delle immobilizzazioni immateriali a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 17.351 mila;
- € 3.924.543 mila relativi all'incremento delle immobilizzazioni materiali di cui:
  1. dovute all'aumento delle immobilizzazioni materiali € 1.872.809 mila relativi agli investimenti delle immobilizzazioni materiali a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 2.256.395 mila;
  2. decremento degli acconti versati nell'esercizio (€ 204.661 mila).

Immobilizzazioni immateriali

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO						
	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Scissioni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2006
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità							
- costo storico	89.033				550		89.583
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili							
- costo storico	93.968				73.936		167.904
- contributi in conto impianti		(7)					(7)
	93.968	(7)			73.936		167.897
Immobilizzazioni in corso e acconti	698.795	51.312			(243.367)		506.740
Altre							
- costo storico	171.894			5.588	217.716		395.198
- contributi in conto impianti		(17.344)			(15.192)		(32.536)
	171.894	(17.344)		5.588	202.524		362.662
TOTALE	1.053.690	33.961		5.588	33.643		1.126.882

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2005	Increm.ti	Decrementi per dismissioni	Scissioni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2006
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- costo storico	89.033				550	89.583
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- costo storico	93.968				73.936	167.904
- contributi in conto impianti		(7)				(7)
	93.968	(7)			73.936	167.897
Immobilizzazioni in corso e acconti	698.795	51.312			(243.368)	506.739
Altre						
- costo storico	171.894			5.588	217.716	395.198
- contributi in conto impianti		(17.344)			(15.192)	(32.536)
	171.894	(17.344)		5.588	202.524	362.662
TOTALE	1.053.690	33.961		5.588	33.642	1.126.881

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Valori al 31.12.2005	Increm.ti	Decrementi per dismissioni	Scissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2006
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	71.141					71.141
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	50.573	6.544			12	57.129
Altre	87.739				2.183	89.922
TOTALE	209.453	6.544	0	0	2.195	218.192

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2005			31.12.2006		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	89.033	71.141	17.892	89.583	71.141	18.442
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	93.968	50.573	43.395	167.897	57.129	110.768
Immobilizzazioni in corso e acconti	698.795	0	698.795	506.739	0	506.739
Altre	171.894	87.739	84.155	362.662	89.922	272.740
TOTALE	1.053.690	209.453	844.237	1.126.881	218.192	908.689

I valori iscritti nella voce "costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti.
Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.
Nella voce "Altre immobilizzazioni" sono ricompresi i costi per migliorie su beni di terzi relative ad opere realizzate su beni comunali o del demanio.

Immobilizzazioni materiali

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO							
	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Incremento per accollo debito ISPA da parte dello Stato	Decrementi per dismissioni	Scissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2006
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale								
- costo storico	64.826.516	58.746	25.204	(98.705)	8.471.037	5.788.078	274	79.071.150
- contributi in conto impianti	(84.945)	(1.176.978)	(4.760.032)		(116.441)	(542.500)		(6.680.896)
	64.741.571	(1.118.232)	(4.734.828)	(98.705)	8.354.596	5.245.578	274	72.390.254
Impianti e macchinario								
- costo storico	359.137					46.342		405.479
- contributi in conto impianti		(2.038)						(2.038)
	359.137	(2.038)		0	0	46.342	0	403.441
Attrezzature industriali e commerciali								
- costo storico	447.324	5		(1.980)		43.076	(956)	487.469
- contributi in conto impianti		(53)				(455)		(508)
	447.324	(48)		(1.980)	0	42.621	(956)	486.961
Altri beni								
- costo storico	247.289	884		(3.223)		92.991		337.941
- contributi in conto impianti		(30.916)				(243)		(31.159)
	247.289	(30.032)		(3.223)	0	92.748	0	306.782
Immobilizzazioni in corso e acconti								
- costo storico	9.649.247	4.069.569		(221.181)		(6.019.322)		7.478.313
- contributi in conto impianti	(1.054.863)	(1.046.410)	(230.000)			558.390		(1.772.883)
	8.594.384	3.023.159	(230.000)	(221.181)	0	(5.460.932)	0	5.705.430
TOTALE	74.389.705	1.872.809	(4.964.828)	(325.089)	8.354.596	(33.643)	(682)	79.292.869

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						
	Valori al 31.12.2005	Increm.ti	Decrementi per dismissioni	Scissioni	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2006
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale							
- ammortamenti	20.596.383	448.224	(17.186)	(135.383)	37.874	1.461	20.931.373
- svalutazioni							0
	20.596.383	448.224	(17.186)	(135.383)	37.874	1.461	20.931.373
Impianti e macchinario							
- ammortamenti	285.238				65		285.303
- svalutazioni							0
	285.238	0	0	0	65	0	285.303
Attrezzature industriali e commerciali							
- ammortamenti	329.202		(1.927)		433		327.708
- svalutazioni							0
	329.202	0	(1.927)	0	433	0	327.708
Altri beni							
- ammortamenti	219.054		(3.203)		497		216.348
- svalutazioni							0
	219.054	0	(3.203)	0	497	0	216.348
Immobilizzazioni in corso e acconti	55.588		(3.222)		(41.062)		11.304
TOTALE	21.485.465	448.224	(25.538)	(135.383)	(2.193)	1.461	21.772.036

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2005			31.12.2006		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	64.741.571	20.596.383	44.145.188	72.390.254	20.931.373	51.458.881
Impianti e macchinario	359.137	285.238	73.899	403.441	285.303	118.138
Attrezzature industriali e commerciali	447.324	329.202	118.122	486.961	327.708	159.253
Altri beni	247.289	219.054	28.235	306.782	216.348	90.434
Immobilizzazioni in corso e acconti	8.594.384	55.588	8.538.796	5.705.430	11.304	5.694.126
TOTALE	74.389.705	21.485.465	52.904.240	79.292.869	21.772.036	57.520.833

L'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 ha stabilito 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*".

Pertanto nell'esercizio 2006 sono stati iscritti contributi in conto impianti verso il MEF pari ad € 1.233.875 mila relativi ai seguenti capitoli:

- cap. 7122 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie*, pari ad € 566.791 mila;
- cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, pari ad € 641.261 mila;
- cap. 7242 *Sovv. Straord. a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative*, pari ad € 25.823 mila.

Tali contributi sono già stati parzialmente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni materiali per € 721.248 mila.

Relativamente agli stessi capitoli (capitolo 7122, 7123 e 7242) sono inoltre stati portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni materiali (€ 673.255 mila) contributi in conto impianti erogati dal MEF relativi ad anni precedenti.

Nel corso dell'anno sono stati erogati € 370.000 mila relativi ai contributi previsti dal Decreto Legge 223/2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al "Sistema alta velocità/alta capacità" per l'anno 2006, di cui € 312.573 mila portati a riduzione del

valore delle Immobilizzazioni materiali (i restanti € 57.427 mila sono rimasti contabilizzati tra gli acconti).

Si segnala inoltre l'incasso dal MEF di contributi in conto impianti per € 6.913 mila relativi al Fondo di rotazione (L. 183/87), di cui € 870 mila iscritti a riduzione del valore dei cespiti ed € 6.043 mila a riduzione delle immobilizzazioni in corso ed acconti.

Occorre, inoltre, segnalare che, a seguito dell'accollo del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti da parte dello Stato - di cui ampiamente commentato nel paragrafo "Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità" delle Informazioni sulla Gestione – sono state registrate le seguenti movimentazioni:

1) è stato registrato un incremento di € 4.711.667 mila dei contributi in conto impianti della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" relativi ai beni acquisiti attraverso le scissioni TAV relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna e di € 230.000 mila dei contributi in conto impianti della voce "Immobilizzazioni in corso" inerenti il finanziamento dei progetti di investimento di diretta committenza RFI in corso di realizzazione;
2) i contributi in conto impianti della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono stati anche incrementati del valore di € 50.599 mila inerenti l'aggio di emissione di parte del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) e gli Aggi di emissione sottostanti i *Project Loan Tranche* n° 6 e 11 acquisiti a seguito delle scissioni TAV delle tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna;
3) il suddetto valore di contributi in conto impianti relativi ai beni acquisiti dalle scissioni è stato ridotto del valore di € 2.234 mila inerente la cancellazione dei crediti verso il MEF per gli interessi maturati fino al 30 settembre 2006;
4) sono stati riclassificati gli oneri già sostenuti da RFI connessi al suddetto finanziamento pari ad € 5.588 mila, precedentemente capitalizzati, dalla voce "Altre immobilizzazioni immateriali" sulle opere AV/AC alla voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale";
5) il disaggio di emissione di competenza pari ad € 25.204 mila dei prestiti obbligazionari sottostanti i *Project Loan Tranche* n° 1, 2, 3, 4 acquisiti a seguito delle scissioni TAV delle tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna, considerato come un onere connesso al finanziamento avente stessa natura delle commissioni capitalizzate, è stato riclassificato tra le immobilizzazioni materiali nella voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale".

Sono stati iscritti i seguenti contributi in conto impianti verso il Ministero delle Infrastrutture:

- cap. 7060 *Legge obiettivo* anno 2004 - 2005 - 2006, pari ad € 10.884 mila;

- cap. 8123 *Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse*, pari ad € 128.657 mila.

Tali contributi sono stati interamente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso ed acconti (€ 78.482 mila) e dei cespiti (€ 61.059 mila).

A riduzione del valore delle immobilizzazioni in corso ed acconti per € 61.470 mila e dei cespiti per € 26.154 mila sono infine stati iscritti i seguenti contributi:

- € 5.036 mila relativi alla fonte di finanziamento FESR
- € 28.494 mila relativi alla fonte di finanziamento TEN
- € 54.094 mila erogati da enti pubblici.

Secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione sono una componente dell'investimento ammortizzabile. In particolare gli oneri finanziari sui prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria lungo la durata della Concessione al 31.12.2006 per un valore complessivo pari a circa € 267.119 mila di cui relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) per € 214.535 mila ed ai prestiti contratti da TAV con BEI acquisiti con la scissione della Roma-Gricignano (ex L. 78/94) per € 53.267 mila sono stati considerati, coerentemente con la norma, ad incremento del valore degli *asset*:

- ✓ dell'Alta Velocità Roma-Gricignano, Torino-Novara, Nodo di Roma e Modena – Bologna acquisiti da RFI nel corso dell'anno 2006 in forza di separate operazioni di scissione societaria dalla controllata TAV;
- ✓ del Nodo di Firenze, adeguamento della Firenze-Roma, e del Nodo di Milano, sistema AC/AV dell'Asse Torino-Milano-Napoli in corso di costruzione, a committenza diretta di RFI.

Sono stati iscritti come contributi in conto impianti per un totale di € 332.591 mila le somme per contributi ricevuti 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* di cui al cap. 2222 del Bilancio dello Stato di cui € 230.863 mila erogate ed € 101.728 iscritte tra i crediti.

Il valore del costo ammortizzato nel 2006, che ha tenuto conto del valore residuo dei terreni pari a circa € 13 miliardi, di quello del corpo stradale pari a circa €11 e del costo netto dell'AC/AV pari a circa € 4 miliardi (che nel 2006 è in pre-esercizio) è pari a circa € 25 miliardi.

Infine si rileva che la riclassifica nel fondo ammortamento della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" di € 41.062 mila relativa al fondo mancati ammortamenti costituito per tener conto degli ammortamenti per i beni già in esercizio, ancora inclusi tra le immobilizzazioni in corso in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative, è stata dettata dalla nuova modalità di ammortamento che, come ampiamente indicato nella Sezione 2, prevede che le immobilizzazioni materiali e immateriali al 31.12.2005, con esclusione di quelle in corso alla medesima data, sono valutate al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento di infrastrutture ferroviarie, al netto del Fondo Ammortamento 31.12.2005, calcolato a tale data sulla base di un ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene.

Inoltre a valle dell'approvazione del bilancio 2005, sono continuate le attività di determinazione analitiche dei cespiti catastalmente e patrimonialmente interessati dalla Convenzione tra RFI ed il Comune di Roma in data 23 dicembre 2005 che si sono concluse con le operazioni di chiusura del bilancio 2006. Tali attività hanno consentito la puntuale attribuzione dei valori dei cespiti con riferimento alla destinazione finale dei singoli cespiti (ceduti in proprietà al Comune, concessi al Comune in diritto di superficie, da destinare alla NewCo, non interessati dalla Convenzione) e la conferma della correttezza degli assunti presi a riferimento per la redazione del bilancio RFI 2005, con particolare riferimento al fatto che l'incremento di valore stimato dall'operazione di valorizzazione quanto meno copre il decremento derivante dalla cessione, ai sensi dell'art. 3 della Convenzione, dei cespiti al Comune.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 3.590.127 mila con una variazione in diminuzione di € 3.324.678 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a € 3.444.374 mila con una variazione in diminuzione di € 2.254.377 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a € 3.296.418 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2005	MOVIMENTI DEL PERIODO			Valori al 31.12.2006
		Incrementi	Decrementi	Fusioni	
Costo originario					
TAV SpA	5.554.541	764.415		(3.076.270)	3.242.686
Metropark SpA	3.474	0	0		3.474
SELF Srl	53	0	0		53
Nord Est Terminal SpA	1.630	0	0		1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	0	120	0		120
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	0	48.455	0		48.455
TOTALE (a - b - c)	**5.559.698**	**812.990**	**0**	**(3.076.270)**	**3.296.418**

La variazione netta in diminuzione dell'intera posta pari ad € 2.263.281 mila è dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- ✓ riduzione per € 3.076.270 mila della partecipazione TAV per effetto delle scissioni Roma-Napoli, Torino-Novara e Modena-Bologna, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno";
- ✓ aumento della partecipazione TAV per € 764.415 mila a seguito della sottoscrizione del capitale sociale già versato in conto futuri aumenti di capitale sociale al 31.12.2005;

- ✓ incremento per € 48.455 mila a seguito della costituzione della società TFB, alla quale RFI ha partecipato conferendo la propria partecipazione nella società BBT SE, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno";
- ✓ aumento di € 120 mila per l'acquisto da FRE della partecipazione in Medie Stazioni Due Srl, successivamente ridenominata Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno".

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a € 98.669 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2005	MOVIMENTI DEL PERIODO		Valori al 31.12.2006
		Incrementi	Decrementi	
Costo originario				
Italcertifer ScpA	160	0	0	160
LTF Sas	56.610	40.110	0	96.720
Porta Sud SpA	248	0	0	248
BBT SE	32.107		(32.107)	0
Quadrante Europa SpA	150	600	0	750
SGT SpA	491	0	0	491
Terminal Tremestieri Srl	0	300	0	300
TOTALE (a - b - c)	**89.766**	**41.010**	**(32.107)**	**98.669**

La variazione netta in aumento di € 8.903 mila è composta dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione di € 32.107 mila del valore della partecipazione della società BBT SE a seguito del suo conferimento alla società TFB, come anche commentato nella voce delle partecipazioni in imprese controllate;
- ✓ incremento di € 40.110 mila alla società LTF, inerente il versamento della quota parte del fabbisogno di competenza relativa alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino;
- ✓ incremento di € 600 mila per la sottoscrizione del capitale sociale di Quadrante Europa, di cui € 450 mila decimi non ancora richiamati;
- ✓ acquisto del 33,33% della partecipazione nella società Terminal Tremestieri pari ad € 300 mila, di cui € 225 mila relativi a decimi non richiamati, come

ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno".

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a € 49.286 mila ed è rimasta invariata rispetto al 31 dicembre 2005:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2005	MOVIMENTI DEL PERIODO		Valori al 31.12.2006
		Incrementi	Decrementi	
Costo originario				
Consorzio Train	14	0	0	14
Isfort SpA	344	0	0	344
Cemim	82	0	0	82
Stretto di Messina SpA	48.928	0	0	48.928
Totale (a)	49.368	0	0	49.368
Svalutazioni dirette				
Totale (b)	0	0	0	0
Fondo svalutazione				
Cemim	82	0	0	82
Totale (c)	82	0	0	82
Valore netto				
Consorzio Train	14	0	0	14
Isfort SpA	344	0	0	344
Cemim	0	0	0	0
Stretto di Messina SpA	48.928	0	0	48.928
TOTALE (a - b - c)	49.286	0	0	49.286

Si precisa inoltre che la valutazione al *fair value* non è stata determinata per mancanza degli elementi necessari alla valutazione medesima così come previsto all'art. 2427 bis comma 4 del codice civile.

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2006	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2006 (b)	Differenza (b) - (a)
Controllate:							
TAV SpA	3.234.085	0	3.374.295	100%	3.374.295	3.242.686	(131.609)
Metropark SpA	3.016	114	3.957	100%	3.957	3.474	(483)
SELF Srl	50	(8)	35	100%	35	53	18
Nord Est Terminal SpA	1.560	1.004	4.409	51%	2.249	1.630	(619)
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	120	(25)	83	100%	83	120	37
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	58.791	36	58.827	82,42%	48.484	48.455	(29)
Totale	3.297.622	1.121	3.441.606		3.429.103	3.296.418	(132.685)
Collegate:							
Italcertifer ScpA	480	81	632	33,33%	211	160	(51)
LTF Sas	1.000	0	319.101	50%	159.551	96.721	(62.830)
Porta Sud SpA*	620	(186)	434	40%	174	248	74
Quadrante Europa SpA	1.500	(152)	1.313	50%	657	750	94
SGT SpA	200	40	1.018	43,75%	445	491	46
Terminal Tremestieri Srl	900	(40)	849	33,33%	283	300	17
Totale	4.700	(257)	323.347		161.320	98.670	(62.650)
TOTALE	3.302.322	864	3.764.953		3.590.422	3.395.088	(195.335)

* i dati sono riferiti al bilancio 2005 in quanto il bilancio 2006 non è disponibile.
Il 22 dicembre 2006 l'Assemblea di Porta Sud ha deliberato un aumento di CS in conseguenza del quale la partecipazione di RFI è passata dal 40% al 35%

La differenza positiva tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata SELF (€ 18 mila) e della controllata Tiburtina Sviluppo Immobiliare (€ 37 mila) sono riconducibili alle perdita del periodo ed a quelle dell'esercizio precedente.

La differenza positiva della società collegata SGT SpA (€ 46 mila) è imputabile al riconoscimento di un *goodwill* in fase di acquisto della partecipazione, quella delle collegate Terminal Tremestieri (€ 17 mila) e Quadrante Europa Terminal Gate (€ 94 mila) è riconducibile alla perdita del periodo ed a quella dell'esercizio precedente.

Per le perdite di periodo delle controllate SELF e Tiburtina Sviluppo Immobiliare e delle collegate Quadrante Europa e Terminal Tremestieri non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenute durevoli.

Si segnala, inoltre, che la differenza tra il valore di carico della società TAV con la corrispondente frazione del patrimonio netto (€ 131.609 mila) è da ricondurre esclusivamente ai versamenti in conto futuro aumenti di capitale sociale effettuati a favore della stessa ed iscritti tra i crediti immobilizzati verso imprese controllate.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
TAV SpA	Via Mantova, 24 - 00198 Roma
Metropark SpA	Via Gaeta, 15 - 00185 Roma
SELF Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Nord Est Terminal SpA	Galleria Spagna, 35 - 35127 Padova
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Collegate:	
Italcertifer ScpA	V.le Spartaco Lavagnini, 58 - 50100 Firenze
LTF Sas	1091 Avenue de la Boisse - 73026 Chambery Cedex (France)
Porta Sud SpA	Piazza Matteotti, 27 - Palazzo Frizzon 24121 Bergamo
Quadrante Europa SpA	Via Sommacampagna, 61 - Verona
SGT SpA	Via della Zoologia 17 - 00040 Pomezia (RM)
Terminal Tremestieri Srl	Approdo Tremestieri - 98100 Messina

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a € 145.753 mila con una variazione in diminuzione di € 1.070.301 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 131.609 mila ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
TAV SpA	131.609	1.087.912	(956.303)
TOTALE	131.609	1.087.912	(956.303)

L'importo di € 131.609 mila corrisponde al credito verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale ed è la risultante delle seguenti movimentazioni avvenute nell'esercizio 2006 nei confronti della società TAV:

- ✓ decremento di € 323.634 mila per effetto delle scissioni Roma-Napoli, Torino-Novara e Modena-Bologna, come ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno";
- ✓ riclassifica nel valore della partecipazione TAV di € 764.415 mila, come anche commentato nella voce "Partecipazioni in imprese controllate";

✓ incremento di € 131.609 mila per versamenti in conto futuri aumenti di capitale.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a € 14.144 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	2.127	2.127	0
Depositi cauzionali	3	3	0
Totale	*2.130*	*2.130*	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	113	115	(2)
Crediti verso altri:			
- Depositi cauzionali	9.093	8.980	113
- Crediti diversi	2.808	117.467	(114.659)
Totale	*12.014*	*126.562*	(114.548)
TOTALE	14.144	128.692	(114.548)

I crediti verso il personale includono la residua parte di contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione della indennità di buonuscita: a fronte di tali crediti, in sede del bilancio 2000, è stato appostato nel passivo uno stanziamento di pari importo al fondo rischi ed oneri. Il saldo residuo al 31 dicembre 2006 di € 2.127 mila è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite apposite trattenute mensili.

I mutui ex OPAFS relativi a crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso sono ancora da riscuotere per un saldo residuo di € 113 mila.

Nella posta "Crediti diversi" è compreso un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino per € 515 mila destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno. Questo conto vincolato per una migliore allocazione dei conti per natura, è stato riclassificato per l'anno 2005 in tale voce dalla posta Depositi bancari e postali.

Inoltre in tale voce sono ricompresi i conti correnti vincolati dell'Istituto Bancario San Paolo IMI per € 57 mila e Monte dei Paschi di Siena per e 174 mila. La riduzione della posta rispetto all'anno precedente per € 114.659 mila è dovuta allo svincolo del pignoramento promosso su istanza di un fornitore (Gruppo COSIAC), come anche approfonditamente commentato in apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 155.700 mila con una variazione in aumento di € 23.075 mila rispetto al 31 dicembre 2005. Esse sono così composte:

Descrizione		31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo		159.506	137.031	22.475
Fondo svalutazione		(4.000)	(4.600)	600
	Valore netto	155.506	132.431	23.075
Acconti		169	169	0
	Valore netto	169	169	0
Cespiti radiati da alienare		25	25	0
	Valore netto	25	25	0
TOTALE		155.700	132.625	23.075

Materie prime sussidiarie e di consumo

Le rimanenze di materie prime sussidiarie e di consumo, al netto del fondo svalutazione, ammontano ad € 155.506 mila, con una variazione in aumento rispetto al 31.12.2005, pari ad € 23.075 mila.

Le singole voci sono di seguito analizzate:

	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Uso comune	1.428	3.337	(1.909)
Navigazione	9.607	9.866	(259)
Armamento	57.185	48.755	8.430
Impianti elettrici	78.103	67.404	10.699
Materiale rotabile	61	67	(6)
Materiali destinati agli investimenti	10.802	5.384	5.418
Lavori in corso presso le officine in conto scorte	2.320	2.218	102
Fondo Svalutazione	(4.000)	(4.600)	600
TOTALE	155.506	132.431	23.075

L'incremento della voce è attribuibile principalmente all'incremento delle giacenze di materiale destinato agli impianti elettrici, materiale d'armamento ed investimenti.

E' da evidenziare che l'intera posta è stata influenzata dall'andamento dei prezzi delle quotazioni del rame, utilizzato per la fornitura dei conduttori, come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo "Infrastruttura" inerente la "Logistica e magazzini".

Occorre segnalare che nel materiale d'armamento è anche compreso del materiale trasferito ad RFI con la scissione TAV - tratta Roma-Gricignano, pari ad € 1.710 mila.

Nel valore delle scorte sono anche comprese, per € 2.320 mila, le rimanenze delle lavorazioni in corso presso l'Officina di Pontassieve, finalizzate alla produzione di scambi ferroviari. Nel corso dell'anno a cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e Bologna sono stati immessi alle scorte materiali per un valore complessivo di circa € 39.400 mila, costituiti principalmente da deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS).

In apposito fondo del passivo sono iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato: al 31.12.2006 tale fondo rischi risulta pari ad € 14.743 mila e nel corso dell'anno 2006 è stato riclassificato sul valore delle scorte per € 7.593 mila.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione rimanenze.

Fondo svalutazione rimanenze	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.600	0	(8.193)	0	7.593	4.000
TOTALE	4.600	0	(8.193)	0	7.593	4.000

Nel corso dell'anno, a fronte di specifici provvedimenti, sono stati radiati e svalutati materiali di scorta (obsoleti, deteriorati, danneggiati, scaduti, *overstock*) per un valore complessivo pari a circa € 8.193 mila, di cui € 3.258 mila per radiazioni ed € 4.521 mila per svalutazioni, comprensive anche delle traverse acquisite con la scissione TAV per € 990 mila. E' stata inoltre effettuata la vendita dei pezzi di ricambio delle navi traghetto Agata e Pace radiate nel corso del 2005 che ha comportato un utilizzo netto del fondo svalutazione rimanenze di € 414 mila.

Nel complesso il fondo svalutazione rimanenze è stato adeguato ad € 4.000 mila a seguito della quantificazione dei materiali che saranno dismessi nel corso del 2007.

Cespiti radiati da alienare

	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Materiale rotabile	25	25	0
TOTALE	25	25	0

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o, in alternativa, della rottamazione.

Crediti

La posta ammonta a € 5.110.121 mila con una variazione in aumento di € 391.232.314 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 324.652 mila e sono così dettagliati:

Descrizione		31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Clienti ordinari		400.340	376.480	23.860
Fondo svalutazione		(100.198)	(92.685)	(7.513)
	Valore netto	300.142	283.795	16.347
Amministrazioni dello Stato		39.979	56.775	(16.796)
Fondo svalutazione		(16.981)	(16.733)	(248)
	Valore netto	22.998	40.042	(17.044)
Ferrovie, agenzie e altre aziende di trasporto		1.480	670	810
Fondo svalutazione		(119)	(119)	0
	Valore netto	1.361	551	810
Collegate di gruppo		151	980	(829)
Fondo svalutazione		0	0	0
	Valore netto	151	980	(829)
TOTALE		324.652	325.368	(716)

Il decremento della posta (€ 716 mila) è la risultante del decremento dei crediti verso "Amministrazioni dello Stato" (€ 17.044 mila) e verso le società "Collegate di gruppo" (€ 829 mila), parzialmente compensato dall'incremento dei crediti verso "Clienti Ordinari" (€ 16.347 mila) e verso "Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto" (€ 810 mila).

L'incremento della posta "Clienti ordinari" è determinato principalmente dall'aumento dei crediti verso la Cassa Conguaglio Settore Elettrico a fronte del contributo per il sostegno del regime tariffario speciale, come anche più dettagliatamente commentato nella voce del conto economico "Altri proventi - Contributo sostegno regime tariffario speciale", dall'incremento dei crediti per la gestione immobiliare e per locazioni e degli interessi di mora.

La posta relativa ai Crediti verso le Pubbliche Amministrazioni subisce, al lordo del relativo fondo svalutazione, un decremento rispetto al 31.12.2005 di € 16.796 mila dovuto all'effetto combinato dell'incasso di fatture di competenza 2005 per € 34.336 mila principalmente dalla Provincia Autonoma di Bolzano (€ 10.974 mila), dal Comune di Torino (€ 8.631 mila), dal Comune di Roma (€ 5.008 mila), dal MEF (€ 2.647 mila), dal Comune di S. Lazzaro (€ 878 mila) e dall'iscrizione di nuovi crediti nel 2006 per circa € 17.540 mila di cui principalmente verso il Comune di Torino (€ 7.099 mila), verso il Ministero degli Interni (€ 4.022 mila) e verso il Comune di Molfetta (€ 700 mila).

Tra i "crediti verso le imprese collegate di controllate" è da rilevare la riclassifica per € 95 mila dei crediti verso il BBT SE prima ricompresi tra i crediti verso le imprese collegate, a seguito del conferimento della relativa partecipazione nella società TFB di cui la società detiene il controllo, come descritto nella Relazione sulla gestione.

La posta nel complesso registra un decremento netto di € 829 mila dovuto principalmente all'effetto combinato della riclassifica di € 582 mila dei crediti verso CEMAT tra i crediti verso consociate, dell'iscrizione di nuovi crediti verso la società BBT SE di € 119 mila, oltre all'importo di € 95 mila inerente la riclassifica sopra descritta, e del rimborso dei crediti verso TSF per € 360 nel corso del primo semestre 2006.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 4.173 mila ed è riferito per € 2.558 mila a crediti verso Clienti Ordinari e per la rimanente parte a crediti verso le Pubbliche Amministrazioni.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Clienti ordinari	92.685	7.909	(1.019)	0	623	100.198
Amministrazioni dello Stato	16.733	248	0	0	0	16.981
Ferrovie estere	119	0	0	0	0	119
TOTALE	109.537	8.157	(1.019)	0	623	117.298

Per quanto riguarda la composizione e la movimentazione dei principali fondi svalutazione crediti sopra elencati, si specifica quanto segue.

Il Fondo svalutazione crediti verso clienti ordinari registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari ad € 7.513 mila ed è relativo a:

- incremento complessivo del fondo svalutazione per crediti commerciali di €1.098 mila di cui € 623 mila relativo alla riclassifica dal fondo svalutazione altri crediti;
- utilizzo del fondo svalutazione per crediti commerciali a copertura di perdite accertate di € 1.019 mila, derivanti principalmente dall'accordo transattivo raggiunto con Basictel (€ 494 mila), come anche riportato nella Relazione sulla Gestione e dalle sentenze di I e II grado sfavorevoli a RFI nella causa promossa contro MIT Srl e IBIS Srl;
- incremento del fondo svalutazione interessi di mora di € 7.434 mila a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati.

Il Fondo svalutazione crediti verso pubbliche amministrazioni registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari ad € 248 mila ed è relativo a:

- decremento del fondo svalutazione crediti commerciali di € 87 mila;
- incremento del fondo svalutazione interessi di mora per € 335 mila a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 551.217 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali			
TAV SpA	55.508	63.559	(8.051)
Metropark SpA	1.848	1.344	504
Nord Est Terminal SpA	1	36	(35)
Finanziari:			
TAV SpA	0	132.299	(132.299)
Altri			
TAV SpA	493.860	21.893	471.967
TOTALE	551.217	219.131	332.086

Il decremento dei crediti di natura commerciale di € 8.051 mila verso la controllata TAV è dovuto principalmente ad incassi ricevuti a seguito di lavori di lavori di adeguamento svolti sulla linea AV Milano -Bologna e Torino -Milano.

Tra i crediti di natura finanziaria si evidenzia che il finanziamento di € 132.299 erogato il 15 dicembre 2004 alla controllata TAV a fronte dell'Accordo Transattivi stipulato in data 13 dicembre 2004 da quest'ultima ed il consorzio COCIV è stato incassato in data 15 settembre 2006.

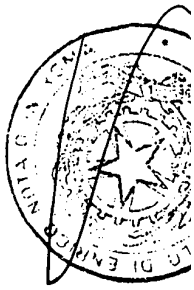
Gli altri crediti verso la TAV, pari ad € 493.860 mila, sono tutti esigibili oltre i 5 anni.
La variazione di € 471.967 mila deriva principalmente dall'acquisizione dei saldi contabili creditori delle scissioni TAV sulle tratte Roma-Gricignano e Torino-Novara per € 465.515 mila e dalla diminuzione dei crediti da scissione sulla tratta Modena-Bologna per € 933 mila.

I crediti verso la controllata Nord Est Terminal pari ad € 1 mila si riferiscono principalmente ai canoni per l'utilizzo delle aree terminalistiche.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 859 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali			
Italcertifer ScpA	191	143	48
LTF Sas	90	144	(54)
Porta Sud SpA	39	2	37
BBT SE	0	95	(95)
Quadrante Europa SpA	0	4	(4)
SGT SpA	539	449	90
TOTALE	859	837	22



I crediti verso Italcertifer subiscono un incremento pari a € 48 mila sia per le attività di assistenza e collaborazione tecnica alla verifica dell'armamento sulla tratta Roma-Napoli sia per il noleggio della carrozza sperimentale Archimede di proprietà di RFI.
Il decremento verso la società LTF pari a € 54 mila è ascrivibile alle minori attività di competenza svolte dal personale distaccato da RFI presso la stessa.
I crediti verso la società SGT per la gestione dei terminali merci subiscono un incremento di € 90 mila ascrivibile all'aumento dei terminali utilizzati.
Il decremento dei crediti verso la società BBT SE di € 95 mila è dovuto alla riclassifica, nei "Crediti verso Clienti - collegate di controllate", per effetto del conferimento della

partecipazione nella società Tunnel Ferroviario del Brennero controllata da RFI, come anche descritto nell'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

Crediti: Verso controllanti

La voce ammonta a € 927.974 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali	1.278	7.651	(6.373)
Finanziari:			
- c/c intersocietario	0	1.222.524	(1.222.524)
Altri			
- trasferimento IVA	919.758	878.801	40.957
- diversi	6.938	5.718	1.220
TOTALE	927.974	2.114.694	(1.186.720)

La posta, univocamente riferita a Ferrovie dello Stato SpA, registra un decremento rispetto all'esercizio 2005 (€ 1.186.720 mila) principalmente riferito alla riduzione della consistenza del conto corrente intersocietario.

La controllante Ferrovie dello Stato SpA effettua il servizio di Tesoreria di Gruppo attraverso cui le disponibilità/fabbisogni sui saldi dei conti correnti bancari e postali di RFI a fine giornata vengono azzerati ed il loro saldo viene trasferito su un conto corrente fruttifero della Capogruppo. Nel suddetto servizio di Tesoreria rientra anche la gestione di un conto corrente infruttifero che rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e delle somme messe a disposizione dal Ministero in forza del Contratto di Programma, che vengono trasferite nel sistema bancario secondo le specifiche esigenze della Società. Nel suddetto conto corrente infruttifero sono confluiti anche i versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti, che nell'anno 2006 ammontano ad € 943.254 mila, come anche riferito nelle Altre informazioni della Relazione sulla Gestione.

Come sopra esposto, il conto corrente intersocietario subisce nel corso del 2006 un forte decremento fino ad un suo totale azzeramento, determinato principalmente dalle esigenze di cassa da assolvere per i pagamenti ai fornitori terzi ed alle Società del Gruppo: *factoring* a Fercredit, interessi a TAV, attività di progettazione e direzione lavori a Italferr, rimborso di una parte della quota capitale relativa al prestito verso la Cassa Depositi e Prestiti, ed altre partite minori.

Si segnala che nel corso del 2006 il suddetto andamento ha risentito degli esigui versamenti a titolo di contributi da Contratto di Programma da parte del MEF.

Per una più dettagliata informativa sulle movimentazioni che hanno interessato il conto corrente intersocietario, si rimanda a quanto scritto nelle Altre informazioni della Relazione sulla gestione.

Nel ricordare che RFI partecipa all'IVA di Gruppo, si rileva che l'incremento del credito per IVA verso la Controllante rispetto all'esercizio 2005 di € 40.957 mila, comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso nel 2006, pari ad € 3.340 mila, è determinato dall'effetto combinato della riduzione di € 383.827 mila a seguito dell'incasso nel mese di giugno 2006 del credito IVA ceduto ad FS per gli anni dal 2001 al 2004, e dell'incremento del credito IVA nell'anno 2006 di € 421.444 mila per il maggior volume delle operazioni passive rispetto alle operazioni attive che caratterizzano l'attività di RFI, indirizzata principalmente agli investimenti sull'infrastruttura.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a € 1.726 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
IVA	239	0	239
IRES	1.422	1.422	0
IRAP	40	40	0
Altre	25	25	0
TOTALE	**1.726**	**1.487**	**239**

La posta è rimasta sostanzialmente invariata rispetto all'esercizio precedente.

Gli acconti versati per IRAP (€ 20.820 mila) sono stati compensati con il debito per imposte IRAP dell'esercizio in corso.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 3.303.693 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Altre imprese consociate	449.576	364.762	84.814
Altri			
- Personale	15.145	16.475	(1.330)
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.772.931	1.636.155	1.136.776
- Collegate di controllate	0	0	0
- Altre amministrazioni dello Stato	9.519	10.975	(1.456)
- Istituti previdenziali	5.070	3.958	1.112
- Debitori diversi	62.084	36.305	25.779
	2.864.749	1.703.868	1.160.881
Valore lordo	**3.314.325**	**2.068.630**	**1.245.695**
Fondo svalutazione	(10.632)	(11.262)	6e30
TOTALE	**3.303.693**	**2.057.368**	**1.246.325**

La voce registra un incremento netto di € 1.246.325 mila determinato dall'effetto combinato dell'incremento, al lordo del fondo svalutazione, dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (€ 1.136.776 mila), verso gli Altri debitori diversi (€ 25.779 mila), verso le Altre imprese consociate (€ 84.814 mila) e verso gli Istituti Previdenziali (€ 1.112 mila), parzialmente compensato dal decremento dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato (€ 1.456 mila), verso il Personale (€ 1.330 mila). Il decremento dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato è dovuto al proseguimento dell'attività di ottimizzazione della gestione contabile dei contributi in conto impianti erogati da Comuni, Regioni, Enti Pubblici per attività svolte da RFI (es. soppressioni passaggi a livello) a seguito di accordi contrattuali.

Il decremento dei crediti verso il Personale è principalmente dovuto alla riduzione degli acconti erogati a vario titolo al personale.

I crediti verso gli Istituti Previdenziali riguardano i crediti verso l'INAIL (€ 3.876 mila) e verso l'IPSEMA (€ 1.194 mila). L'incremento della voce di € 1.112 mila registrato nell'esercizio 2006 rispetto all'esercizio precedente è dovuto all'incremento del credito verso l'INAIL e l'IPSEMA per gli acconti erogati in misura maggiore rispetto al saldo erogato nel 2007, a seguito della riduzione delle aliquote su tali contributi.

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali			0
Italcontainer SpA	23	20	3
Omnia Express SpA	108	21	87
Omnia Logistica SpA	216	65	151
Serfer Srl	733	581	152
Ferport Srl	6	6	0
Ferport Napoli Srl		0	0
Ferservizi SpA	4.309	8.828	(4.519)
Cemat SpA	887	0	887
Passaggi		1	(1)
Cargo Chemical		2	(2)
Grandi Stazioni SpA	11.146	42.584	(31.438)
Cento Stazioni SpA	3.801	5.612	(1.811)
Fercredit SpA	21	41	(20)
Italferr SpA	793	1.257	(464)
Sogin Srl	89	89	(0)
Sita SpA	133	363	(230)
Trenitalia SpA	405.949	297.788	108.161
Ferrovie Real Estate Srl	9.351	7.044	2.307
	437.565	364.301	73.264
Finanziari:			
- finanziamenti			0
	0	0	0
Altri			0
Trenitalia SpA	11.470	235	11.235
Serfer Srl	27	0	27
Sogin Srl	2	2	0
Italferr SpA	92	198	(106)
Cento Stazioni SpA	2	2	(0)
Ferrovie Real Estate Srl	418	24	394
Ferservizi SpA		0	(0)
	12.011	461	11.550
TOTALE	449.576	364.762	84.814

La posta ammonta a € 449.576 mila e riguarda prevalentemente rapporti di natura commerciale verso le società consociate, registrando incremento rispetto al 2005 di € 84.797 mila.

Per quanto riguarda i crediti commerciali, la variazione è dovuta principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei crediti commerciali verso Trenitalia (€ 108.161 mila) per la mancata applicazione dello sconto sul servizio di pedaggio, come ampiamente descritto nell'apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione;
- decremento dei crediti commerciali verso Grandi Stazioni (€ 31.438 mila) dovuto all'incasso del canone di retrocessione 2004 e 2005 e dei crediti per il personale distaccato;
- decremento dei crediti verso Ferservizi (€ 4.519 mila) dovuto all'incasso di quanto dovuto per l'anno 2005 per la gestione immobiliare.

Il consistente aumento degli Altri crediti è dovuto quasi esclusivamente ai rapporti con la società Trenitalia a seguito dell'applicazione del sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie *European Performance Regime*, come meglio evidenziato in apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso altri.

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Fondo svalutazione crediti verso altri	11.262	0	(7)	0	(623)	10.632
TOTALE	11.262	0	(7)	0	(623)	10.632

La riclassifica in diminuzione di € 623 mila del fondo svalutazione crediti verso altri all'analoga voce dei crediti verso clienti ordinari.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono di seguito analizzati:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Crediti 1994-1998 da stanziamento capp. 4633 e 4634 Legge Finanziaria n. 449 del 23/12/1998	20.614	20.614	0
Somme dovute in forza del CdP	1.417.375	1.615.509	(198.134)
Somme dovute per contributi c/impianti capp. 7122-7123-7242	1.233.875	0	1.233.875
Crediti per interessi	101.037	0	101.037
Legge 87/94	30	32	(2)
TOTALE	2.772.931	1.636.155	1.136.776

I crediti per "Somme dovute da Contratto di Programma relative ad esercizi precedenti per conguagli e ritenute per personale in mobilità" si riferiscono alle somme dovute dallo Stato in forza del Contratto di Programma, in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri enti della Pubblica Amministrazione. A fronte di tali crediti è iscritto un fondo a copertura dei rischi derivanti dal mancato incasso di tali somme dovute.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma riguardano:

- i crediti relativi all'esercizio 2000 (€ 1.249.695 mila);
- i crediti relativi all'esercizio 2001 (€ 154.937 mila);
- i crediti da Contratto di Programma relativi all'anno 2006 (€ 10.944 mila);
- conguaglio oneri demaniali relativi all'anno 2004 (€ 1.154 mila);
- conguaglio oneri demaniali relativi all'anno 2005 (€ 645 mila).

Si segnala che nel corso dell'anno sono stati incassati:

- una quota parte dei residui del 2000 (€ 199.933 mila) nel mese di Luglio 2006;
- il conguaglio del contratto di programma relativo all'anno 2004 (€ 5.780 mila);
- crediti relativi all'anno 2002 per art. 5 DPR 277/98 (€ 5.165 mila);
- una parte dei crediti da contratto di programma - cap. 1541 (€ 890.821 mila) rispetto allo stanziamento 2006 previsto dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge finanziaria 2006), pari ad € 901.766 mila.

L'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 ha stabilito 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*".

Pertanto nell'esercizio 2006 sono stati iscritti crediti verso il MEF pari ad € 1.233.875 mila per contributi conto impianti, relativi ai seguenti capitoli:

- cap. 7122 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie*, pari ad € 566.791 mila;
- cap. 7123 *Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche*, pari ad € 641.261 mila;
- cap. 7242 *Sovvenzioni Straordinarie a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative*, pari ad € 25.823 mila.

Tali contributi rappresentano somme da incassare rinvenienti da precedenti impegni dello Stato e come tali iscritti in passato tra i Conti d'Ordine come somme da incassare, ad eccezione della quota di competenza dell'esercizio 2006.

Nell'anno 2006, inoltre, sono stati iscritti crediti verso il MEF - cap. 2222 - pari ad € 101.037 mila, a seguito dell'iscrizione dei relativi stanziamenti nella Legge Finanziaria 2006. Tali crediti sono iscritti a copertura degli oneri finanziari sostenuti nel periodo agosto - dicembre 2006 (che verranno liquidati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a luglio 2007) nell'ambito del programma di finanziamento del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli (*Credit Facility agreement* con ISPA - oggi Cassa Depositi e Prestiti) al netto degli interessi attivi maturati nell'anno 2005 (€ 2.234 mila). I suddetti crediti sono stati iscritti in quanto maturati precedentemente all'accollo del debito da parte dello Stato, come ampiamente commentato nel paragrafo "Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità" delle Informazioni sulla Gestione.

La voce crediti per interessi include inoltre l'acquisizione dei saldi contabili della scissione TAV - tratta Torino-Novara per € 12.170 mila e tratta Modena-Bologna per € 1.543 mila.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994.

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Debitori diversi	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	3.823	7.526	(3.703)
IVA c/acquisti in sospensione	1.566	1.566	0
Crediti verso Compagnie assicur. per indennizzi liq.	2.399	2.629	(230)
Ricavi non fatturati	762	762	0
Crediti in corso di recupero	191	191	0
Altri crediti non commerciali	53.343	23.631	29.712
Totale Debitori diversi	**62.084**	**36.305**	**25.779**

La posta "Debitori diversi" subisce un incremento di € 25.779 mila dovuto all'effetto combinato dell'incremento degli Altri crediti non commerciali (€ 29.712 mila), parzialmente compensato dalla riduzione degli Acconti erogati ai fornitori (€ 3.703 mila) e dei crediti verso le Compagnie di Assicurazione (€ 230 mila).

L'incremento degli Altri crediti non commerciali rispetto all'esercizio precedente è determinato principalmente dall'incremento dei crediti per contributi in conto impianti (€ 26.461 mila), dall'incremento del credito verso la Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA (€ 2.700 mila) e dall'incremento di crediti per altre partite minori.

La variazione dei crediti per contributi in conto impianti è determinata principalmente dall'iscrizione dei seguenti crediti verso il Ministero delle Infrastrutture:

- cap. 7060 *Legge obiettivo* anno 2004 - 2005 - 2006, pari ad € 10.884 mila;

- cap. 8123 *Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse*, pari ad € 13.450 mila;

parzialmente compensata dalla riduzione di altri crediti di modesto importo.

I crediti nei confronti di Cassa Depositi e Prestiti - ex ISPA sono relativi agli interessi maturati sul conto corrente intrattenuto dalla stessa CDP con la Tesoreria Centrale dello Stato, sul quale vengono depositate le risorse reperite a seguito delle emissioni di *Notes* o dalla sottoscrizione di *Fundings Loans* fino alla data della loro definitiva erogazione a RFI o TAV, nonché le risorse relative al pagamento degli oneri finanziari su *Notes* e *Fundings Loans* fino alla data del definitivo pagamento agli aventi diritto.

Il decremento degli Acconti erogati ai fornitori di € 3.703 mila riguarda la chiusura degli stessi per lavori eseguiti nel corso dell'anno 2006.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2005	**120.799**
Utilizzi	(1.027)
Accantonamenti	8.157
Fondi al 31.12.2006	**127.929**

Crediti in valuta estera

Si espongono di seguito i crediti in moneta estera:

Crediti	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero
Crediti verso clienti	368	1.684.326
Crediti verso Gruppo	0	0
TOTALE	368	1.684.326

I crediti in valuta estera derivano da operazioni di natura commerciale intrattenute con la Svizzera e la Gran Bretagna ed hanno generato differenze di cambio pari ad utili per € 22 mila e perdite per € 60 mila.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a € 218.540 mila con una variazione in diminuzione di € 138.965 mila rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Depositi bancari e postali	2.033	2.637	(604)
Assegni	20	9	11
Denaro e valori in cassa	760	614	146
Conti correnti di tesoreria	215.727	354.245	(138.518)
TOTALE	**218.540**	**357.505**	**(138.965)**

Il decremento complessivo della posta è dovuto prevalentemente ai seguenti fattori:

- consistente decremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta il valore dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai versamenti per altri contributi. Tali somme sono parzialmente transitate nel corso dell'anno 2006 sul conto corrente intersocietario al momento degli utilizzi;
- decremento della voce Depositi bancari e postali.

La gestione della finanza e della tesoreria sono affidate alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.
Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni per € 821 mila a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica.

Tra le disponibilità liquide si evidenziano € 26.299 mila relativi a pignoramenti notificati alle banche per la stessa tipologia di contenzioso, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

La posta "Depositi bancari e postali" riflette una riclassifica per una più corretta allocazione dei conti tra i crediti immobilizzati di un conto corrente vincolato dedicato ad un pignoramento, per € 550 mila, destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno, mentre si segnala che il pignoramento relativo al contenzioso COSIAC, per € 114.624 mila, anch'esso precedentemente allocato tra i crediti immobilizzati, è stato svincolato a seguito di un provvedimento di Luglio 2006 da parte del Giudice dell'esecuzione.

Nel conto corrente di tesoreria il 28 dicembre 2006 sono stati accreditati € 100.000 mila quale versamento da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze relativo al cap. 7122 transitato sul conto corrente intersocietario nel 2007.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 19.363 mila con una variazione in aumento di € 9.861 mila rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Ratei			
Interessi attivi	969	2.834	(1.865)
Altri ratei attivi	0	57	(57)
	969	2.891	(1.922)
Risconti			
Altri risconti			
- Affitti passivi	0	464	(464)
- Altri	18.394	6.147	12.247
	18.394	6.611	11.783
TOTALE	19.363	9.502	9.861

La riduzione degli interessi attivi di € 1.865 mila è dovuta all'effetto combinato del venir meno rispetto all'anno precedente dei ratei relativi agli interessi attivi maturati (€ 2.834 mila) sul finanziamento concesso a TAV per la tratta Milano - Genova, a tasso variabile, acceso il 15.12.2004 ed estinto con il pagamento degli interessi il 15.9.2006, e dall'iscrizione dei ratei relativi ai proventi derivanti dalla componente variabile del contratto di *swap* con UBS relativo alla copertura del finanziamento BEI (€ 969 mila).

La variazione della voce Altri ratei attivi è relativa al pagamento a Luglio 2006 degli interessi attivi del 2004 a seguito del pagamento dell'*amount due* a Cassa Depositi e Prestiti.

L'incremento della voce Altri risconti attivi, pari ad € 12.247 mila, è relativo principalmente al contratto che regola il diritto d'uso *Wind* per il periodo 2006 - 2021 (€ 10.343 mila) ed a quello con Vodafone relativo al traffico *roaming* nazionale (€ 7.955 mila), ed in parte residuale ad affitti, canoni demaniali, ecc., parzialmente compensato dalla riduzione dei risconti dell'esercizio precedente.

Si segnala che nel corso dell'esercizio 2006 i ratei attivi per il disaggio di emissione sul debito verso la Cassa Depositi e Prestiti, ceduto con le scissioni TAV delle tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna, si sono incrementati di € 27.778 mila; a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato gli stessi sono stati capitalizzati per l'intero valore residuo al 27 dicembre 2006.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a € 33.298.030 mila, con una variazione in diminuzione di € 170.960 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2005	Destinazione del risultato d'esercizio		Altre variazioni				Risultato dell'esercizio	Saldo al 31.12.2006
		Distrib.ne dividendi	Altro	Increm.ti	Scssione FRE 18.01.2006	Scssione FRE 07.08.2006	Riclassifiche		
Capitale Sociale	29.932.999			50.000	46.006	(70.000)	2.644.692		32.603.697
Riserva da soprapprezzo azioni	0								0
Riserve di rivalutazione									0
Riserva legale	189		8						197
Riserve statutarie	0								0
Riserva per azioni proprie in portafoglio	0								0
Altre riserve:									0
Riserva Straordinaria	0								0
Det. Min. 4.2.03 valut.def. Patrimonio	887.352								887.352
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	2.644.692						(2.644.692)		0
Versamenti a copertura perdite	0								0
Riserva da utili netti su cambi	4		16						20
Utili (perdite) portati a nuovo	3.595		135						3.730
Risultato di periodo	159		(159)					(196.966)	(196.966)
TOTALE	33.468.990	0	0	50.000	46.006	(70.000)	0	(196.966)	33.298.030

Il capitale sociale è composto da n° 32.603.697.107 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'anno 2006 è la seguente:

- incremento del capitale sociale pari ad € 46.006 mila per aumento di capitale a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 18.1.2006, il cui atto è stato iscritto in data 24.1.2006 presso il Registro delle Imprese di Roma;

- aumento del capitale sociale pari ad € 2.644.692 mila, deliberato dall'Assemblea Straordinaria dei soci di RFI e iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 14.2.2006 con la correlata riduzione della posta dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale;
- incremento del capitale sociale pari ad € 50.000 mila, deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 20.7.2006, interamente versato e sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 26.7.2006;
- riduzione del capitale sociale pari ad € 70.000 mila, a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 4.8.2006, il cui atto è stato registrato al Registro delle Imprese di Roma in data 7.8.2006;
- perdita dell'esercizio pari ad € 196.966 mila.

L'Assemblea ordinaria della Società del 1.6.2006 ha deliberato la destinazione dell'utile del bilancio 2005, pari ad € 159.156,38 secondo quanto segue:

- 5% a riserva legale pari ad € 7.957,82;
- riserva di allineamento cambi pari ad € 15.700,17 - derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio al 31.12.2005 e non realizzate alla suddetta data - ad incremento di quella già costituita in sede di bilancio 2004 (pari ad € 3.924,93);
- a nuovo l'importo residuo pari ad € 135.498,39.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi.

Origine	Importi al 31.12.2006 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti*			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro (scissione FRE)
Capitale Sociale	32.603.697							(871.000)
Riserve di capitale:								
- Det. Min. 4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352		887.352			(800.153)		
Riserve di utili:								
Riserva legale	197	197						
Utili portati a nuovo	3.730		3.730					
Altre Riserve:								
Riserva da utili su cambi	20		20					
TOTALE	33.494.996	197	891.102	0	0	(800.153)	0	(871.000)

* 2003-2004-2005

Gli utilizzi effettuati negli esercizi di cui trattasi sono relativi a

- copertura perdite per € 800.153 mila – utilizzo nell'esercizio 2003 della riserva istituita nel 2002 con perizia per copertura delle perdite pregresse;
- riduzioni capitale da scissione per scissione Ferrovie Real Estate (€ 871.000 mila) avvenuta nel 2003.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 27.516.149 mila con una variazione in diminuzione di € 387.846 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Scissione FRE 4.8.2006	Saldo al 31.12.2006
Fondo per imposte	11.331			(7.051)			4.280
Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	19.277.049						19.277.049
Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	3.210.888		(467.533)		1.920.192		4.663.547
Fondo per manutenzione ord. e interessi intercalari	4.243.192				(1.920.192)		2.323.000
Altri	1.161.535	199.626	(99.681)	(1.257)	(6.943)	(5.007)	1.248.273
TOTALE	27.903.995	199.626	(567.214)	(8.308)	(6.943)	(5.007)	27.516.149

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte.

Descrizione	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Contenzioso	357	0	0	(177)	1.450	1.630
I.C.I.	2.430	0	0	0	0	2.430
Ritenute alla fonte	8.470	0	0	(6.874)	(1.450)	146
TOSAP	74	0	0	0	0	74
TOTALE	11.331	0	0	(7.051)	0	4.280

Contenzioso

Il fondo del contenzioso fiscale, pari ad € 1.630 mila, è così costituito:

- € 175 mila relativi a 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessione governativa sui telefoni cellulari anno 2000, notificati alla Società tra ottobre e novembre 2003 dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, relativi a tardivi e mancati pagamenti della suddetta tassa. Tali atti di accertamento sono stati impugnati, notificando, tra dicembre 2003 e gennaio 2004, distinti ricorsi alla suddetta Agenzia. La Commissione Tributaria adita ha, nel corso delle udienze tenutesi nel 2006, formalmente dichiarato la cessazione della materia del contendere per alcuni atti, mentre per altri, di importo assai poco significativo, ha respinto il ricorso e in relazione a tali atti la fattispecie non può considerarsi estinta. Nelle more del giudizio

davanti alla Commissione Tributaria Provinciale si è provveduto a disporre il versamento di tutti gli importi non interessati dagli atti di annullamento in via di autotutela. Il fondo è stato ridotto per l'ammontare dei contenziosi estinti;

- € 7 mila relativi ad un avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V000540000 notificato data 23/01/2006 dall'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Sulmona, avverso il quale RFI in data 03/04/2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale de L'Aquila, tuttora pendente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto al versamento di un terzo dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori, procedendo all'accantonamento della differenza tra i suddetti importi;
- € 2 mila relativo a 6 atti di accertamento notificati nel corso dell'esercizio 2004, per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse e concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili per l'anno 2001, oggetto di ricorsi per i quali si è provveduto in parte a pagare. In data 22 novembre 2006 sono state emesse 2 sentenze dalla Commissione Tributaria Provinciale di Roma con le quali è stata dichiarata cessata la materia del contendere e, pertanto, la relativa pretesa erariale è stata stralciata dal fondo;
- € 2 mila relativi ad un atto notificato il 7.4.2005 in materia di tasse di concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili - anno 2002 avverso il quale è stato tempestivamente proposto ricorso tuttora pendente presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma;
- € 13 mila relativi ad un avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000 notificato in data 21/04/2006 dall'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 1, avverso il quale RFI in data 20/06/2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma, tuttora pendente. Questa Società nei termini di legge ha provveduto al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori, procedendo all'accantonamento della differenza tra i suddetti importi;
- € 56 mila relativi ad un "Invito a pagamento" in materia di diritti doganali notificato in data 9 giugno 2006 dall'Agenzia delle Dogane - Ufficio di Napoli, avverso il quale RFI, in data 28/09/2006, ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Napoli, tuttora pendente;
- € 1.375 mila per un avviso di accertamento notificato in data 13 novembre 2006 relativo all'anno d'imposta 2002, con il quale l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4 ha recuperato a tassazione l'importo complessivo di € 29.577.760, rettificando la perdita dichiarata ai fini IRPEG da € 620.311.634 a € 590.733.874, recuperando un minor credito IRAP spettante pari ad € 1.257.054,78 più relativi interessi per € 118.025,41 ed irrogando la sanzione amministrativa pecuniaria di € 1.257.055.

Il fondo, pari ad € 2.430 mila, risulta invariato sin dal 31.12.2004.
In sede di bilancio 2002 è stato prudenzialmente accantonato un importo pari alla stima dell'eventuale imposta dovuta sulle unità immobiliari di stazione a seguito della manifestata intenzione, da parte di enti territoriali, di attività volte all'accertamento della stessa.
In data 20.12.2004 sono stati notificati n. 7 avvisi di accertamento ICI - per le annualità 1998-2003 - a fronte dei quali è stata accantonata una passività che ammonta a circa € 396 mila.

Ritenute alla fonte

Con riferimento ai ricorsi, pendenti presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma, avverso 10 cartelle di pagamento in materia di "*interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte*" (per gli anni d'imposta 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 2000 per un importo complessivo di € 9.191 mila) per le quali nel corso del 2005 è stato effettuato un accantonamento pari ad € 8.470 mila, si segnala quanto segue:

- in data 22.03.2006 l'Ufficio ha disposto lo sgravio totale di una delle cartella di pagamento oggetto di ricorso, in relazione alla quale erano ancora pendenti a tale data i termini per la costituzione in giudizio. Non essendosi più ravvisata la necessità di deposito del ricorso, la fattispecie può ritenersi estinta e stralciato dal fondo il corrispondente importo di € 7.118,72;
- in data 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma, riuniti 4 ricorsi, ha emesso una sentenza con la quale, prendendo atto di quanto riconosciuto anche dall'Agenzia delle Entrate e già oggetto di provvedimenti di sgravio, ha accolto le tesi prospettate dalla ricorrente. Pur in attesa del passaggio in giudicato della sentenza suddetta (che scadrà in data 5.11.2007) l'importo di € 4.905.805,52 è stato stralciato dal fondo;
- in data 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha anche emesso 4 sentenze dichiarando cessata la materia del contendere in relazione ad altri 4 ricorsi la cui pretesa erariale, stralciata dal fondo, è pari ad € 3.410.565,14.

Il fondo, pertanto, resta iscritto per € 145.823,62 ed è relativo ad una cartella di pagamento il cui ricorso pende ancora in giudizio.

TOSAP

Nel corso del 2005 è stato effettuato un accantonamento pari ad € 74 mila a seguito della notifica da parte del Comune di Albisola Superiore di tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo.
RFI in data 9.1.2006 ha impugnato i predetti atti notificando al Comune distinti ricorsi.

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della legge 448/98, per € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila, già riflessi nel bilancio al 31.12.1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale Fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive € 3.909.014 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2006, il fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 è pari a € 19.277.049 mila.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.
La movimentazione dell'anno 2006 è la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Integrazione Fondo di ristrutturazione 448/98	3.210.888		(467.533)		1.920.192	4.663.547
TOTALE	3.210.888	0	(467.533)	0	1.920.192	4.663.547

Il fondo nell'anno 2006 è stato utilizzato analogamente a quanto fatto negli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito dettagliato:

- € 454.770 mila per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni;
- € 12.763 mila per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 9.333 mila) e straordinarie (€ 3.430 mila) derivanti da radiazioni di cespiti.

Nell'anno 2006 il fondo è stato oggetto di una riclassifica positiva dal fondo interessi intercalari per € 1.920.192 mila, come ampiamente descritto nella Sez. 2 Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione, a cui si fa rimando.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e interessi intercalari

Nonostante si sia ritenuto di non procedere per l'anno 2006, così come per gli esercizi 2004 e 2005, ad utilizzi del fondo oneri per manutenzione ordinaria per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato, si è ritenuto prudenziale mantenere nel passivo l'ammontare del fondo in questione.

Nel corso dell'esercizio il fondo interessi intercalari è stato riclassificato per l'intero ammontare, pari ad € 1.920.192 mila, al Fondo Integrazione Fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98, come descritto nella Sezione 2 inerente i Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione, a cui si fa rimando.

La movimentazione del fondo al 31.12.2006 è di seguito riportata:

Fondo per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari	
Saldo 31.12.2005	4.243.192
Riclassifiche	(1.920.192)
Saldo 31.12.2006	**2.323.000**

Pertanto a partire dal 2007 il fondo sarà denominato come destinato alla sola manutenzione ordinaria.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti (1)	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Scissione FRE 4.8.2006	Saldo al 31.12.2006
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	178	5	(19)				164
Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro:							
- personale in mobilità c/o Enti pubblici territ.	20.614						20.614
T.F.R. medici fiduciari	650	54	(56)				648
Adeguamento Valore scorte	22.336				(7.593)		14.743
Contenzioso nei confronti							
- del personale	207.654	37.983	(41.623)		(25.388)		178.626
- dei terzi	665.023	728	(7.673)				658.078
Fondo oneri per esodi anticipati	33.604	100.000	(43.272)		26.038		116.370
Fondo sostituzione e smaltimento traverse	2.732		(1.475)	(1.257)			0
ENEL	143.519						143.519
Valorizzazioni	52.169		(4.852)			(5.007)	42.310
Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina	3.293						3.293
Costi accatastamento ICI Stazioni		50.000					50.000
Altri rischi minori	9.763	10.856	(711)				19.908
TOTALE	1.161.535	199.626	(99.681)	(1.257)	(6.943)	(5.007)	1.248.273

(1) di cui € 100.059 mila in altre voci di conto economico.

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie:

Competenze al personale da definire

Nel corso del 2006 il fondo è stato movimentato soltanto per la parte relativa all'"Integrazione Polizza INA addetti ai servizi".

Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti nell'attivo circolante, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di programma e di Servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione.
Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio, in base alla legge 448/98.

TFR Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari delle Ferrovie dello Stato. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti Servizio

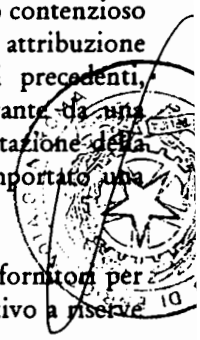
Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante l'anno il conto si incrementa con gli accantonamenti fatti a seguito delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale con RFI.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente "utilizzato/riclassificato" a seguito delle svalutazioni e radiazioni effettuate nel corso dell'anno ed in conseguenza della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del 2007.

Fondi relativi al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale, costituito dall'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.
I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, alla beneficiaria Ferrovie dello Stato, alla Società Ferservizi, ed alla Società Italferr.
Il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato incrementato (€ 37.984 mila) al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale: tale riadeguamento del fondo contenzioso lavoro ha tenuto conto di una riclassifica di € 26.038 mila inerente l'errata attribuzione degli oneri sostenuti a carico del fondo esodi incentivati negli anni precedenti, parzialmente compensata da una riclassifica positiva (€ 650 mila) derivante da una rettifica dei debiti verso l'INPS. Nel corso del 2006 è proseguita la rivisitazione della procedura di quantificazione del fondo, già iniziata nel 2005, che ha comportato una stima più puntuale del contenzioso.



Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.
La revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi nel complesso nel 2006 ha dato luogo ad un accantonamento per debiti in contestazione (€ 728 mila).
Nel corso del 2005 è stata emanata una nuova procedura che ha consentito la rilevazione sistematica delle riserve ed è stata effettuata un'analisi dettagliata del contenzioso giudiziale, che ha consentito la distinzione dei contenziosi relativi ad oneri per investimenti e quindi capitalizzabili da quelli non capitalizzabili e la quantificazione più puntuale dei contenziosi in oggetto.
Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle "Indagini e procedimenti penali" della Relazione sulla Gestione.

Fondo onèri per esodi anticipati

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal piano d'impresa 2001-2005, è stato movimentato per gli utilizzi a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo verificatisi nell'anno come anche descritto nella Sezione dedicata alla gestione straordinaria della presente Nota Integrativa sul Conto Economico.
Nell'anno 2006, inoltre, è stato incrementato di € 26.038 mila per una più corretta attribuzione degli oneri sostenuti a carico del fondo contenzioso del lavoro e per un accantonamento pari ad € 100.000 mila, secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Il fondo è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".
Infatti, sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) acquistate in due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.
Nel corso dell'anno il fondo è stato "utilizzato" per far fronte agli oneri in questione e rilasciato per la somma residua a seguito del completamento dei lavori di sostituzione delle traverse.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.
L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000 ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.
Per quanto riguarda, poi, gli aspetti di carattere fiscale si evidenzia che con nota del 26 giugno 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Ufficio del Federalismo Fiscale ha definitivamente riconosciuto che RFI, in merito alle corrette modalità di applicazione dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica, "deve essere considerata come esercente un solo stabilimento, pur se la rete elettrica presenta, per ragioni tecniche, più punti di presa per la sua alimentazione". Il Ministero, nell'accogliere la tesi interpretativa prospettata dalla Società, ha confermato che la misura dell'addizionale dovuta dalla Società deve essere liquidata riferendo la soglia quantitativa di consumo mensile di energia elettrica rilevante *ex lege* non ai singoli punti

di presa esistenti sull'intera rete ferroviaria ma all'unico "stabilimento", inteso come l'intera rete unitariamente considerata, a ciò conseguendo un significativo risparmio economico in termini di imposta dovuta.
Quanto sopra fa ritenere prevedibile una definizione favorevole ad RFI del contenzioso complessivo in essere entro la fine dell'esercizio. In considerazione di ciò, nonché della oggettiva impossibilità di quantificare l'esito dell'eventuale accoglimento della tesi della Società, si è ritenuto prudenzialmente di mantenere quanto accantonato nel tempo, senza però procedere ad ulteriori stanziamenti.

Fondo per valorizzazioni

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.
Nel corso dell'anno 2006 parte del fondo, pari ad € 5.007 mila, è stato trasferito a Ferrovie Real Estate in sede di scissione del 4.8.2006, ed è stato "utilizzato" per € 4.852 mila per far fronte agli oneri sostenuti nel periodo.

Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina

Fondo istituito in sede di bilancio 2005 a copertura degli oneri di demolizione dei fabbricati esistenti sulle aree edificabili oggetto della Convenzione stipulata con il Comune di Roma per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione di Roma Tiburtina.

Costi di accatastamento ICI Stazioni

E' stato istituito in sede di Bilancio 2006 a copertura dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione.
Le disposizioni amministrative emanate finora dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in materia catastale prevedevano che gli immobili "stazioni ferroviarie" costituissero un'unica particella catastale comprensiva anche dei locali commerciali (edicole, bar, negozi), da classificarsi nell'ambito del gruppo "E", per i quali era previsto l'esonero dal pagamento ICI.
La Circolare n. 4 del 16 maggio 2006 dell'Agenzia del territorio precisa che *"il criterio localizzativo non può costituire il parametro di riferimento essenziale, allorché nell'ambito del recinto di stazione siano individuabili costruzioni o loro porzioni destinate ad attività non istituzionali, in quanto non strettamente correlabili al trasporto. Di conseguenza gli eventuali esercizi commerciali, immobili a destinazione ricettiva od altro, pur ricompresi nel recinto di una stazione od aeroporto...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..."*
L'onere da sostenere per le operazioni di frazionamento e riclassificazione delle stazioni ferroviarie è stato stimato in € 50.000 mila.

Altri Rischi Minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale ed i principali sono relativi a:

- "Svalutazione crediti per locazioni" - Istituito per far fronte al rischio di inesigibilità dei crediti per locazione gestiti da Ferservizi, che non risultano ancora iscritti in bilancio a causa dalla proroga del contratto con la società stessa. Nel corso del 2006 è stato incrementato per € 301 mila;
- "Crediti immobilizzati - Riliquidazione indennità di buonuscita" - Tale posta è stata istituita a seguito della L.87/94 che prevedeva la riliquidazione dell'indennità di buonuscita e, poiché la quota a carico di RFI non è certa nell'ammontare, è stato a suo tempo effettuato l'accantonamento a copertura di tale onere;
- "Prestazioni continuative ex OPAFS" - Fondo istituito a seguito della liquidazione del soppresso Ente OPAFS per consentire la liquidazione, nei confronti degli orfani fino alla maggiore età, dei sussidi approvati entro il 31.5.94. Il fondo viene utilizzato man mano che vengono erogati i sussidi;
- "Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)" - Fondo istituito in sede di Bilancio 2005, ed incrementato nel 2006 per ulteriori € 4.000 mila, a copertura di eventuali oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della CCSE di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regolamenta il costo dell'energia elettrica per RFI secondo la delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas n. 148 del 9 agosto 2004; RFI a tale contestazione ha fatto ricorso al TAR del Lazio, iscrivendo contestualmente e per pari importo il corrispondente credito verso la CCSE.

  Difatti RFI sin dal 2005 percepisce minori contributi dalla Cassa Conguaglio rispetto a quelli attesi per un parziale mancato riconoscimento del c.d. "Punto unico" e per una recente variazione in merito alla modalità di calcolo delle c.d. "Fasce orarie".

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 1.212.819 mila con una variazione in aumento di € 5.268 mila rispetto al 31 dicembre 2005. Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Parte di tale fondo viene decrementata in quanto alcune quote del TFR vengono destinate al fondo pensione integrativo EUROFER (circa € 10.786 mila) per i dipendenti e al PREVINDAI (circa € 880 mila) per i dirigenti iscritti a tali fondi: tali valori sono ricompresi tra i trasferimenti a fondi integrativi nella tabella sotto riportata.

Il TFR si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di Buonuscita".

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2005	**630.354**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	95.318
Trasferimenti da altre società del Gruppo	1.390
Altri*	71
	96.779
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(27.115)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(8.168)
Trasferimenti a fondi integrativi	(11.666)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.855)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(1.444)
Altri*	(145)
	(50.393)
Consistenza del fondo al 31.12.2006	**676.740**

Fondo indennità di buonuscita	
Consistenza del fondo al 31.12.2005	**577.196**
Incrementi:	
Rivalutazioni	15.168
Trasferimenti da altre società del Gruppo	381
Altri*	47
	15.596
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(36.136)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(18.086)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.664)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(761)
Altri*	(68)
	(56.715)
Consistenza del fondo al 31.12.2006	**536.077**

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *«indennità di buonuscita»* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31.12.1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

DEBITI

La posta ammonta a € 5.233.397 mila con una variazione in aumento di € 2.084.964 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Debiti: Debiti verso banche

La voce ammonta a € 1.165.575 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
Finanziamenti bancari entro l'esercizio	47.396	0	47.396
Finanziamenti bancari oltre l'esercizio	1.118.179	0	1.118.179
TOTALE	1.165.575	0	1.165.575

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 865.665 mila ed è riferito a debiti verso banche in scadenza a partire dall'anno 2012.

I debiti verso banche si riferiscono per € 54.007 mila al debito verso Banca OPI S.p.A. trasferito ad RFI in sede di scissione Ferrovie Real Estate SpA in data 24.1.2006, per € 961.568 mila ai debiti verso la Banca Europea degli Investimenti (BEI) contratti da TAV SpA e trasferiti a RFI con la scissione della tratta Roma - Gricignano e per € 150.000 mila all'erogazione ricevuta il 29 dicembre 2006 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006. Nel corso del 2006 sono già state rimborsate quote capitali per un importo complessivo di € 30.630 mila, relativamente ai tre prestiti con BEI.

Le voci sono così composte:

Istituto finanziatore	Saldo inizio esercizio	Incrementi da scissione	Incrementi e Rimborsi	Saldi fine periodo scadenti		di cui scadenti
				entro l'esercizio successivo	oltre l'esercizio successivo	oltre i 5 anni
Banca OPI SpA	-	54.007	-	-	54.007	
BEI	-	299.733	(10.607)	11.192	277.934	226.646
BEI	-	117.718	(4.058)	4.274	109.387	89.889
BEI	-	574.747	(15.965)	31.930	526.851	399.130
Banca di Roma S.p.A.	-	-	150.000	-	150.000	150.000
TOTALE	-	1.046.205	119.370	47.396	1.118.179	865.665

I debiti a medio e lungo termine verso BEI sono assistiti dalla garanzia dello Stato (azionista unico della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.) ai sensi della Legge n. 78/1994.

Le caratteristiche qualitative dei finanziamenti esistenti sono le seguenti:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Data acquisizione debito	Ammontare del finanziamento	Ammontare di competenza di RFI (1)	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
Banca OPI SpA	23/10/2003	24/01/2006	1.000.000	54.007	Variabile	Da definire (3)	30/01/2004	30/10/2008
BEI	09/04/1998	01/01/2006	361.520	299.733	Fisso al 5,44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	01/01/2006	258.228	117.718	Fisso al 5,26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	01/01/2006	1.000.000	574.747	Variabile (2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
Banca di Roma S.p.A.	03/08/2006	29/12/2006	1.000.000	150.000	Variabile	03/08/2013	29/03/2007	03/08/2013
Totale			*3.619.748*	*1.196.205*				

(1) Gli importi della colonna relativi ai prestiti BEI fanno riferimento alla parte dei finanziamenti ceduti da TAV a seguito delle scissioni della Roma-Gricignano del 1 gennaio 2006. L'importo relativo alla Banca OPI fa riferimento alla parte del finanziamento ceduto da FRE con la scissione del 21 gennaio 2006.
(2) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito mediante contratto di swap a copertura del rischio di tasso
(3) Il capitale può essere rimborsato anche prima della data di estinzione del finanziamento.

Il prestito complessivo di € 1.000.000 mila stipulato con BEI ed ereditato in RFI con la scissione della Roma-Gricignano per un importo di € 574.747 mila è coperto da un contratto di *Interest Rate Swap* finalizzato a trasformare il debito originariamente a tasso variabile in debito a tasso fisso. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Altre Informazioni" di Conto Economico della presente Nota Integrativa.

Si segnala, inoltre, che in data 3 agosto 2006 RFI ha effettuato un tiraggio di € 475.000 mila a valere sul contratto di finanziamento con Banca di Roma; in pari data, così come previsto dal contratto, l'intero importo del debito è stato ceduto a Ferrovie Real Estate S.p.A. nell'ambito dell'operazione di cessione del patrimonio immobiliare non strumentale.

Debiti: Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a € 16.643 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
- Anticipazioni Cassa Depositi e Prestiti	16.643	32.104	(15.461)
- Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA	0	197.925	(197.925)
TOTALE	16.643	230.029	(213.386)

Al 31.12.2006 i debiti verso altri finanziatori, pari a € 16.643 mila, in scadenza entro l'esercizio successivo sono relativi all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti di durata ventennale al tasso fisso del 7,5% in scadenza nel 2007.

Il debito verso Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA, pari ad € 197.925 mila al 31 dicembre 2005, si è incrementato nel corso dell'anno per € 4.663.752 mila a seguito delle scissioni TAV relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna e per € 80.000 mila a seguito di ulteriori tiraggi effettuati da RFI e si è decrementato per l'intero importo a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato, come ampiamente commentato nel paragrafo "Il sistema AV/AC" delle Informazioni di carattere generale.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a € 1.107.978 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
Acconti			
Terzi:	1.084.533	408.331	676.202
- *FESR*	369.784	281.818	87.966
- *TEN*	6.280	0	6.280
- *Contributi MEF*	570.054	0	570.054
- *Altri*	138.415	126.513	11.902
Gruppo	23.445	21.867	1.578
TOTALE	1.107.978	430.198	677.780

I contributi FESR, pari ad € 369.784 mila, sono composti secondo la seguente ripartizione di competenza:

- incassato al 31.12.2005, pari a € 281.818 mila;

- incremento netto del 2006 per € 87.966 mila, costituito dagli incassi ricevuti a seguito di certificazione delle spese alla Commissione Europea e dalla riduzione per € 5.036 mila per trasferimento sui progetti attivati nell'anno.

L'incremento netto dei contributi TEN nell'anno 2006 è pari ad € 6.280 mila, costituito da un incasso iniziale di € 31.619 mila, ridotto per € 25.339 mila per passaggi ad Immobilizzazioni in corso ed acconti e cespiti effettuati nel corso dell'esercizio.

I contributi iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari ad € 1.291.302 mila, sono relativi a:

- contributi conto impianti relativi al cap. 7122 (€ 566.791 mila);
- contributi conto impianti relativi al cap. 7123 (€ 641.261 mila);
- contributi conto impianti relativi al cap. 7242 (€ 25.823 mila);

- contributi concessi con il DL 223/2006 per la prosecuzione dei lavori AV-AC sulla linea Torino-Milano-Napoli (€ 57.427 mila).

I contributi relativi ai capp. 7122 - 7123 - 7242 sono già stati parzialmente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso ed acconti (€ 427.388 mila) e dei cespiti (€ 293.860 mila).

Al riguardo si precisa che nell'esercizio in corso sono stati iscritti per competenza anticipi correlati a crediti per contributi conto impianti in base alla Legge Finanziaria 2006, che all'art.1 comma 86 ha modificato la modalità di finanziamento da parte dello Stato al gestore dell'infrastruttura degli investimenti da aumenti di capitale sociale a contributi conto impianti, come descritto anche alla posta dei crediti dell'attivo patrimoniale.

La voce "Altri", pari ad € 138.415 mila, accoglie contributi in conto impianti erogati da Enti Locali (Regioni, Province e Comuni) e da terzi; anticipi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione e da terzi per lavori in conto terzi.

In tale voce sono stati iscritti anche i seguenti contributi in conto impianti:

- Legge Obiettivo Anno 2004 - 2005 - 2006 (€ 10.884 mila);
- Cap. 8123 - Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse (€ 128.657 mila).

Tali acconti sono stati interamente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso e acconti (€ 67.713 mila) e dei cespiti (€ 71.828 mila).

La voce "Acconti verso gruppo", pari a € 23.445 mila, accoglie gli anticipi contrattualmente previsti e fatturati per la realizzazione delle linee ed altre opere al netto dei recuperi effettuati con l'avanzamento dei lavori. La voce subisce un incremento di € 1.578 mila dovuto principalmente agli effetti delle scissioni TAV, come meglio evidenziato nel paragrafo sui "principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a € 1.732.630 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
Fornitori ordinari	1.678.483	1.475.196	203.287
Amministrazioni dello Stato	11.449	28.412	(16.963)
Collegate di controllate	41.601	31.095	10.506
Altre aziende di trasporto	1.097	1.007	90
TOTALE	1.732.630	1.535.710	196.920

Come si evince dalla tabella i fornitori esterni al Gruppo rappresentano la parte più rilevante dei debiti verso terzi: il peso dei debiti verso le Società collegate di gruppo sul totale della posta è relativamente basso (circa il 2,5%).

Tutti i debiti verso fornitori esposti risultano esigibili entro l'esercizio successivo.

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività commerciali ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a € 39.011 mila e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni. L'incremento dei debiti verso fornitori è dovuto principalmente ad un aumento del volume di rapporti commerciali per spese in conto investimenti oltre che ad un rallentamento nel piano dei pagamenti.

I debiti verso Pubbliche Amministrazioni registrano un decremento rispetto all'esercizio 2005 relativo principalmente alla parte corrente (riduzione di circa € 8.092 mila) e a quella in conto investimenti (riduzione di circa € 3.439 mila).

I debiti verso le società collegate di gruppo aumentano di € 10.506 mila rispetto all'esercizio precedente prevalentemente per effetto dell'aumento dei debiti verso la società TSF (€ 10.131 mila) per *outsourcing* informatico. Inoltre è stato riclassificato in tale posta il debito della società BBT SE per € 159 mila per una più corretta allocazione dei conti per natura in quanto tale società è diventata una collegata di controllata attraverso il conferimento a TFB, come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 68.170 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali			
TAV SpA	67.790	3.956	63.834
Metropark SpA	380	343	37
Altri:			
TAV SpA	0	1	(1)
TOTALE	68.170	4.300	63.870

I debiti commerciali verso la società TAV subiscono un incremento di € 63.834 mila. In particolare il debito verso TAV si compone delle seguenti partite:

- € 2.558 mila relativi ai residui debiti da scissione del 1° lotto funzionale Roma-Gricignano, della sub-tratta Torino-Novara e della tratta Modena-Bologna;
- € 65.232 mila relativi ai debiti per le attività di avanzamento dei lavori effettuate sulle tratte scisse.

Tali debiti sono totalmente esigibili entro l'esercizio successivo.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 9.062 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali			0
Italcertifer ScpA	1.270	10	1.260
Terminal Tremestieri Srl	405	0	405
LTF Sas	6.600	11.911	(5.311)
Quadrante Europa SpA	450	113	337
Finanziari			
- c/c intersocietario			0
- finanziamenti			0
- altri			0
Altri:			
Italcertifer ScpA	112	112	0
Porta Sud SpA	0	150	(150)
Terminal Tremestieri Srl	225	0	225
TOTALE	9.062	12.296	(3.234)

La posta registra un decremento netto di € 3.234 mila rispetto al 31.12.05 principalmente per l'effetto combinato della riduzione dei debiti verso LTF di € 5.311 mila, dovuto al trasferimento dei contributi ricevuti della Comunità Economica Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino a favore della società LTF quale soggetto realizzatore delle opere; dell'incremento dei debiti verso la società Italcertifer di € 1.260 mila relativi alle attività svolte per le corse prova di specifici elettrotreni per l'autorizzazione a circolare sulla rete AV/AC e dell'incremento di € 337 mila verso Quadrante Europa Terminal Gate relativi al versamento dei decimi ancora non richiamati per la sottoscrizione di aumenti di capitale sociale effettuata nel corso del 2006.

Il decremento degli altri debiti verso Porta Sud, pari a € 150 mila, riguarda il versamento degli ulteriori decimi rispetto a quelli già versati nel 2005; viceversa gli incrementi degli altri debiti verso Terminal Tremestieri (€ 225 mila).

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta a € 248.539 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali	20.630	20.718	(88)
Finanziari			
- c/c intersocietario	227.242	0	227.242
Altri:			
- diversi	667	113	554
TOTALE	**248.539**	**20.831**	**227.708**

I debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. ammontano a € 248.539 mila e si riferiscono principalmente al debito sul conto corrente intersocietario che si è incrementato nel corso dell'esercizio 2006 a seguito della riduzione degli incassi dei contributi stanziati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Per una più dettagliata informativa sulle movimentazioni che hanno interessato il conto corrente intersocietario, si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla Gestione - Altre Informazioni sulla gestione al paragrafo della "gestione finanziaria".

Per quanto riguarda la voce dei Debiti diversi risulta in aumento rispetto all'esercizio 2005 principalmente per debiti per personale distaccato dalla Capogruppo.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta ad € 42.326 ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
IRAP	5.180	4.649	531
Ritenute alla fonte	36.948	35.326	1.622
Altri	198	678	(480)
TOTALE	**42.326**	**40.653**	**1.673**

I debiti di natura tributaria riguardano prevalentemente le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi.

Il debito per IRAP è stato stimato nel 2006 in € 26.000 mila ed è stato parzialmente compensato con gli acconti versati nell'anno in corso (€ 20.820 mila) e, pertanto al 31.12.2006 presenta un saldo pari ad € 5.180 mila.

Gli altri debiti tributari pari ad € 198 mila riguardano principalmente l'imposta sostitutiva, in misura pari all'11% che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, viene calcolata sull'ammontare della rivalutazione annua del Fondo TFR in base al D.L. 47/2000 e le altre imposte.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a € 229.854 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
INPS	7842	6101	1.741
INPS - FONDO SPECIALE	62.524	66.538	(4.014)
INPS - FONDO SPECIALE legge 141/90	100	100	0
ENPAM	128	149	(21)
INAIL	114.484	120.672	(6.188)
IPSEMA	0	34.	(34)
EUROFER	2.129	1.999	130
Debiti per contributi su competenze da liquidare	41.496	41.619	(123)
Altri	1.151	873	278
TOTALE	229.854	238.085	(8.231)

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate.

Il debito INPS – Fondo speciale ha subito nel complesso una riduzione in seguito al versamento del contenzioso anni pregressi e per effetto del passaggio alla gestione INPS del personale assunto dopo la data del 1° aprile 2000 in base alla circolare INPS n° 124 del 6 agosto 2004.

I debiti nei confronti dell'INAIL, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un notevole decremento a causa del consistente ammontare di versamenti effettuati.

Infine il debito verso il Fondo di previdenza complementare "Eurofer", istituito nel 2001 e sottoscritto con verbale di accordo il 20.12.02, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2004 (incremento pari ad € 130 mila).
Al Fondo contribuiscono i lavoratori ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale); inoltre viene versato al Fondo anche una quota del TFR maturato annualmente.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a € 612.621 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Altre imprese consociate	355.399	365.286	(9.887)
Altri			0
- Personale per competenze maturate e non liquidate	146.406	154.893	(8.487)
- Personale per ferie non godute	54.024	54.491	(467)
- Ministero Economia e Finanze	139	0	139
- Depositi cauzionali	21.320	18.783	2.537
- Pubbliche Amministrazioni	479	479	0
- Compensi organi sociali		0	0
- Collegate di controllate	0	0	0
- Creditori diversi	34.854	42.398	(7.544)
	257.222	271.044	(13.822)
TOTALE	612.621	636.330	(23.709)

Il decremento della posta, pari ad € 23.709 mila è determinato principalmente dalla riduzione dei debiti verso le Altre Imprese Consociate (€ 9.887 mila), delle competenze del personale maturate e non liquidate (€ 8.487) e dai creditori diversi (€ 7.544 mila).

La posta è quasi totalmente riferita a debiti esigibili entro l'esercizio successivo.

Il decremento della voce Debiti verso il Personale per competenze maturate e non liquidate (€ 8.487 mila) è dovuto all'effetto combinato della riduzione dei debiti per "indennità di buonuscita ex Opafs" (€ 13.482 mila) a seguito della quantificazione effettuata considerando il *trend* dei pagamenti effettuati negli ultimi sei anni a tale titolo, parzialmente compensata dall'incremento dei debiti per incentivi all'esodo (€ 6.958 mila) e da altre partite di natura residuale.
Il decremento dei debiti verso Creditori diversi è dovuto alla riduzione dei debiti per assicurazioni (€ 3.363 mila), alla riduzione dei debiti verso creditori diversi (€ 5.799 mila) per indennità di esproprio sorte nel 2005 e pagate nel 2006 ed alla variazione di altre partite di modesto importo.
I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari ad € 139 mila, rappresentano il conguaglio negativo per minor sconto (K2) riconosciuto rispetto a quanto previsto dal Contratto di Programma - cap. 1541.
L'incremento della voce "Depositi cauzionali" è dovuto all'aumento dei depositi cauzionali diversi riferiti alla parte oltre l'esercizio successivo.

Si indica di seguito il dettaglio dei debiti verso altre imprese consociate per natura.

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Commerciali			0
Omnia Express SpA	4.750	1.500	3.250
Ecolog	644	943	(299)
Serfer Srl	3	0	3
Ferservizi SpA	37.359	30.610	6.749
Passaggi	9	214	(205)
Grandi Stazioni SpA	36.466	53.517	(17.051)
Cento Stazioni SpA	8.312	10.895	(2.583)
Fercredit SpA	151.632	136.364	15.268
Italferr SpA	69.833	101.102	(31.269)
Sogin Srl	8	8	0
Sita SpA	160	20	140
Cemat SpA	183	0	183
Trenitalia SpA	34.517	25.994	8.523
Ferrovie Real Estate Srl	4.763	2.679	2.084
	348.639	363.846	(15.207)
Altri:			
Ferservizi SpA	41	765	(724)
Grandi Stazioni SpA	12	12	0

Fercredit SpA			0
Italferr SpA		116	(116)
Serfer Srl	15	1	14
Ferrovie Real Estate Srl	949	0	949
Trenitalia SpA	5.743	546	5.197
	6.760	1.440	5.320
TOTALE	**355.399**	**365.286**	**(9.887)**

La posta ammonta a € 355.399 mila e subisce una riduzione di € 9.887 dovuta all'effetto combinato della riduzione dei debiti commerciali verso Italferr (€ 31.269) e verso Grandi Stazioni (€ 17.051) e dell'incremento degli debiti verso Fercredit (€ 15.268), verso Ferservizi (€ 6.749), verso Omnia Express (€ 3.250) e verso Trenitalia (€ 8.523).

L'aumento della voce Altri debiti verso Trenitalia pari ad € 5.197 è relativa all'introduzione del sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie detto *European Performance Regime* (EPR) che prevede l'attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano o subiscono perturbazioni alla circolazione, come ampiamente dettagliato nella Relazione sulla gestione: nel 2006 sono state contabilizzate le penali degli esercizi 2005 e 2006.

In particolare, vengono di seguito evidenziate le diverse tipologie di debito con le rispettive società consociate:

- i debiti verso Trenitalia sono rappresentati principalmente dai servizi di trasporto in conto diporto e servizio, dai servizi di ingegneria della manutenzione e dai servizi di manutenzione ciclica sul materiale rotabile. L'incremento rispetto al 31 dicembre 2005 deriva principalmente dall'effetto combinato di:
  - maggiori debiti per l'acquisto ed il *restyling* di due treni prova ETR500 per l'AC/AC (€ 10.563 mila),
  - maggiori debiti per le prestazioni fornite da Trenitalia a TAV ed acquisiti a seguito delle scissioni Roma-Gricignano e Torino-Novara pari a € 16.000 mila;
  - riduzione del debito per il "Contributo trasporto gratuito" sia a seguito del Decreto del Ministero dell'Infrastruttura dell'8 marzo 2006 (G.U. n.115 del 19/05/06) sia a seguito di una peculiare attività di rilevamento del numero delle convalide delle Carte di Libera Circolazione effettivamente rilasciate, come meglio descritto nel commento degli "oneri diversi di gestione" della Nota integrativa di Conto Economico;
  - pagamenti effettuati nel corso del primo semestre 2006, come si può anche riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nel paragrafo della "gestione finanziaria" della Relazione sulla gestione;
- i debiti verso Italferr sono riferibili in gran parte a progettazioni e direzione lavori ed il decremento che si registra nel corso del 2006 è da iscriversi al pagamento di quanto dovuto per gli anni precedenti, come si può anche

riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nel paragrafo della "gestione finanziaria" della Relazione sulla gestione;

- i debiti verso Grandi Stazioni sono in massima parte ascrivibili ai rimborsi degli oneri di conduzione e manutenzione dei complessi di stazione, ad indennità per mancata liberazione spazi nei complessi di stazione ed unità immobiliari cedute alla società nel 2001, alla quota per l'utilizzo di spazi di stazione a fini pubblicitari. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2005 è da iscriversi al pagamento di quanto dovuto per gli anni precedenti, come si può anche riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nel paragrafo della "gestione finanziaria" della Relazione sulla gestione;
- i debiti verso Cento Stazioni sono relativi a contratti di gestione del patrimonio immobiliare strumentale ed il decremento che si è registrato nel corso dell'esercizio 2006 è dovuto principalmente al pagamento di quanto dovuto da RFI a titolo di oneri condominiali;
- i debiti verso Ferservizi riguardano sia le attività relative ai contratti di gestione del patrimonio immobiliare, sia tutta una serie di servizi (amministrativi, informatici e telematici, formazione, *facility* e *building management*) che la società fornisce ad RFI. L'incremento dei debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente alle attività legate al censimento immobiliare come meglio descritto nel paragrafo sul "patrimonio" della Relazione sulla gestione;

- i debiti verso Fercredit sono attribuibili in massima parte ad operazioni di *factoring* ovvero alla cessione dei crediti da parte dei fornitori di RFI ed a servizi di analisi finanziaria dei fornitori. L'incremento è da iscriversi sia alle maggiori cessioni effettuate che a minori pagamenti effettuati nel corso dell'anno;
- i debiti verso *Omniaexpress* riguardano il trasporto merci e l'incremento che si registra nell'esercizio 2006 di € 3.250 mila è correlato alla stipula del nuovo contratto tra RFI e *Omniaexpress* che prevede che *Omniaexpress* assuma in proprio anche la parte di trasporto merci su ferro oltre a quello su gomma.

Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera:

Debiti	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Commerciali		
- Gruppo	0	0
- terzi	60.250	780.810
TOTALE	60.250	780.810

I debiti in valuta estera sono relativi a rapporti di natura commerciale intrattenuti con terzi in Svizzera e Gran Bretagna. Gli stessi hanno generato differenze di cambio di modesto importo: utili pari ad € 32 mila e perdite pari ad € 33 mila.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 262.979 mila con una variazione in aumento di € 109.595 mila rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2006	31.12.2005	Differenza
Aggio su prestiti	0	3.911	(3.911)
Ratei			
Interessi passivi	113.570	2.929	110.641
Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione			0
Altri	2.576	2.711	(135)
	116.146	5.640	110.506
Risconti			
- Affitti attivi	563	568	(5)
Altri	146.270	143.265	3.005
	146.833	143.833	3.000
TOTALE	**262.979**	**153.384**	**109.595**

Il decremento degli Aggi di emissione pari a € 3.911 mila è dovuto all'accollo da parte dello Stato del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) e dei relativi oneri e proventi, ivi inclusi gli aggi di emissione.

L'incremento dei ratei passivi per interessi, pari a € 110.641 mila, è determinato dall'iscrizione dei ratei di interesse sul finanziamento ISPA, sui finanziamenti BEI, sul contratto di *swap* con UBS, sul prestito con OPI e sul prestito con Banca di Roma maturati al 31.12.2006.

In particolare tale incremento è dovuto ai seguenti fattori:

- per € 4.676 mila ai ratei passivi relativi agli oneri maturati sui prestiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) già in capo a RFI al 31.12.2005;
- per € 96.624 mila ai ratei passivi relativi agli oneri maturati sui prestiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) acquisiti con la scissione da parte di TAV delle tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna;
- per € 7.577 mila ai ratei passivi relativi agli oneri maturati sui prestiti BEI acquisiti con la scissione da parte di TAV della tratta Roma-Gricignano;

- per € 1.362 mila ai ratei passivi relativi agli interessi della parte passiva del contratto di *swap* acquisito con la scissione da parte di TAV della tratta Roma-Gricignano;
- per € 353 mila ai ratei relativi agli oneri maturati sul prestito OPI acquisito con la scissione Ferrovie Real Estate del 18 gennaio 2006;
- per € 49 mila ai ratei relativi agli oneri maturati sul prestito con Banca di Roma del 29 dicembre 2006.

La riduzione degli altri ratei passivi è determinata dall'effetto combinato del versamento effettuato a giugno 2006 degli interessi passivi sulla riserva matematica INAIL dell'anno 2005, pari ad € 2.711 mila e dall'accertamento degli stessi per l'anno 2006 per € 2.576 mila, che verranno pagati a giugno p.v.

I risconti passivi sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti dai seguenti fattori:

- cessione alla Società Basictel (€ 101.313 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni;
- contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 (€ 6.344 mila);
- cessione alla Società Infostrada (€ 8.780 mila) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni).

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- fideiussioni per un ammontare di € 47.651 mila, riferite a fideiussioni prestate a favore di terzi;
- avalli per un ammontare di € 5.165 mila, riferite ad avalli in favore di Fercredit;
- altre garanzie personali verso TAV per un ammontare di € 4.169.664 mila;
- beni di terzi in consegna per un ammontare di € 221 mila;
- altri conti d'ordine, relativi a Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare, di cui € 18.849.000 mila, per "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE" ed € 2.774.000 mila per "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

In particolare la posta "Altre garanzie personali" si riferisce a garanzie prestate alla società controllata TAV per € 2.049.178 mila sui debiti relativi alla L. 78/1994.

Le garanzie sui debiti verso banche a medio e lungo termine concesse alla TAV riguardano:

- BEI per € 1.630.816 mila;
- Cassa Depositi e Prestiti per € 418.362 mila.

Tali debiti sono tutti assistiti da garanzie prestate da RFI all'Istituto Finanziatore. In particolare RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV, ai sensi dell'art. 1273 del Codice Civile, quanto stabilito dai singoli contratti di finanziamento (in termine di capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria); inoltre i finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (azionista unico della Capogruppo) ai sensi della Legge n. 78/1994.

Si precisa, inoltre, che le garanzie prestate sui debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti (già ISPA), relative al finanziamento per l'Alta Velocità/Alta Capacità, ai sensi dell'art. 1936 e successivi del Codice Civile, dell'adempimento delle obbligazioni di TAV, nell'esercizio in corso sono state azzerate a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato, come ampiamente commentato nel paragrafo "Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità" delle Informazioni sulla Gestione.

Al riguardo si evidenzia che a seguito dell'acquisizione dei debiti finanziari per le scissioni TAV, le garanzie prestate a TAV da RFI si sono ridotte per € 992.198 mila a seguito della scissione della tratta Roma - Gricignano.

La posta "Altri conti d'ordine" si riferisce a finanziamenti per aumenti di capitale sociale e contributi diversi, come rappresentato nella tabella seguente, risultanza di un fenomeno sedimentatosi nel corso degli anni.

Al 31 dicembre 2006 il confronto tra l'ammontare delle:

- erogazioni e delle contabilizzazioni, evidenzia una differenza pari a € 2.774.000 mila rappresentate come "Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi";
- risorse disponibili e delle erogazioni, al netto delle poste iscritte come crediti nei confronto del MEF, evidenzia una differenza pari a € 18.849.000 mila rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE".

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2006 :

- le risorse disponibili complessivamente assegnate ad RFI ammontano a circa € 56.625.000 mila, nelle quali confluiscono sia i finanziamenti in competenza previsti dalle varie Leggi Finanziarie fino all'anno 2006 che quelli previsti dalle Leggi pluriennali di spesa e dalle risorse provenienti dalla Comunità Europea (UE). Nel considerare le risorse disponibili si è tenuto conto oltre al nuovo apporto di € 1.700.000 mila anche del definanziamento complessivo di € 4.800.000 mila - per ciascuna annualità, per € 1.200.000 mila, dal 2006 al 2009 - apportato dalla Finanziaria 2006 (Legge n° 266/2005) e della riduzione di € 448.000 mila delle autorizzazioni di spesa come apporto al Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato - previsti dall'art. 12 del decreto-legge n° 203/2005 e convertito in legge nel 2005 n° 248 " Recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria ";
- le erogazioni effettuate ad RFI ammontano a circa € 36.263.000 mila nelle quali confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie sia da Leggi pluriennali di spesa che da risorse provenienti dalla Comunità Europea (UE);
- le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie sia da Leggi pluriennali di spesa che da risorse provenienti dalla Comunità Europea (UE) ammontano a € 33.489.000 mila;
- in base all'art. 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006, è stato modificato il criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi c/impianti; pertanto, RFI si è iscritta gli stanziamenti sui cap. 7122, 7123 e 7242 dell'anno 2006 ed anni precedenti come crediti verso il MEF per complessivi € 1.233.875 mila e sul cap. 2222 per € 280.000 mila di competenza dell'anno 2006.

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2006

	Risorse disponibili	Erogazioni	Contabilizzato	Crediti iscritti in Bilancio	Somme da Ricevere dallo stato al netto dei crediti	Somme ricevute da contabilizzare
Al 2005	53.569	34.362	29.251	0	19.207	5.111
Al 2006	56.625	36.263	33.489	1.514	18.849	2.774

Delta	3.056	1.901	4.238	1.514	-358	- 2.337

L'incremento delle Risorse disponibili di € 3.056.000 mila avvenuto nell'anno 2006 è determinato principalmente:

- dalle risorse stanziate dalla Finanziaria 2006 Tabella D (Legge n° 266/2005) pari a € 1.700.000 mila;
- dalla riduzione di € 76.500 mila delle autorizzazioni di spesa come apporto al Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato - previsti dall'art. 12 del decreto-legge n° 203/2005 e convertito in legge nel 2005 n° 248 " Recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria " ;
- dalle risorse addizionali recate dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale a valere sul PON Trasporti 2000-2006 e dai contributi ricevuti per le Reti Ten-T (Trans European Network) complessivamente ammontanti a € 165.000 mila;
- dalle risorse provenienti dal D.L. 223/2006 del 4/7/06 erogate direttamente a RFI per € 370.000 mila, per la prosecuzione degli interventi relativi al " Sistema Alta velocità / Alta capacità" come contributo in conto impianti;
- dalle risorse stanziate nel cap. 2222 del Bilancio dello Stato 2006, a copertura degli oneri finanziari relativi al debito con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) per € 618.000 mila;
- della quota di competenza dell'anno 2006 delle risorse stanziate nel cap. 2222 del Bilancio dello Stato 2007, a copertura degli oneri finanziari relativi al debito con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) per € 280.000 mila.

L'incremento delle erogazioni di € 1.901.000 mila avvenuto nell'anno 2006 è determinato principalmente:

- dalla quota di incassi effettuati per € 526.000 mila (Cap. 7122), di cui € 176.000 mila previsti dalla Finanziaria 2006 Tabella F (Legge n° 266/2005) e € 350.000 mila come residui previsti nelle finanziarie precedenti;
- dagli incassi effettuati per € 147.000 mila (Cap. 7123) previsti dalla Finanziaria 2006 Tabella F (Legge n° 266/2005) per specifici provvedimenti legislativi;
- dagli incassi effettuati per € 370.000 mila previsti dalle risorse provenienti dal D.L. 223/2006 del 4/7/06 per l'AV/AC di competenza di RFI;
- dalle risorse stanziate nel cap. 2222 del Bilancio dello Stato 2006 a copertura degli oneri finanziari relativi al debito con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) per 618.000 mila euro;

- dagli incassi a valere sulle leggi di finanziamento Aree Depresse per 115.000 mila euro;

- dagli incassi effettuati a fronte dei contributi provenienti dalle Risorse UE (FESR e TEN) per 125.000 mila euro.

Il decremento di € 358.000 mila delle "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE" rispetto al 2005 è dovuto all'effetto netto tra l'incremento di € 1.156.000 mila per nuove risorse ancora da erogare stanziate nel 2006 ed il decremento di € 1.514.000 mila, dovuto all'iscrizione dei sopra citati crediti verso il MEF.

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2006 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 3.628.741 mila, con una variazione in diminuzione di € 486.096 mila rispetto al 2005.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.221.012	981.488	239.524
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	0	0	0
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	0	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	447.894	402.339	45.555
Altri ricavi e proventi	1.959.835	2.731.010	(771.175)
TOTALE	3.628.741	4.114.837	(486.096)

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 1.221.012 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.055.494	813.131	242.363
Navigazione	18.519	15.539	2.980
Vendite di materiali	4.261	2.817	1.444
Prestazioni a terzi	142.738	150.001	(7.263)
TOTALE	1.221.012	981.488	239.524

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.
Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia oltre che con Serfer, e rappresentano l'86% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

La voce "Navigazione" pari ad € 18.519 mila, accoglie i ricavi da traffico verso il mercato esterno per i servizi di traghettamento di auto e passeggeri verso le due isole maggiori, Sicilia e Sardegna. La variazione positiva registrata rispetto all'esercizio 2005, pari ad € 2.980 mila, è riconducibile al recupero della quota di mercato sul segmento di traghettamento del gommato sullo Stretto di Messina conseguente anche alla campagna promozionale in *co-marketing* con Autogrill, nonché al piano di allineamento delle tariffe praticate ai maggiori costi di produzione, come meglio commentato nel paragrafo della "Navigazione" nella Relazione sulla gestione.

In particolare le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'esercizio 2006.

Descrizione	2006	2005	Differenze
Pedaggio	884.398	647.143	237.255
Servizi di traghettamento	52.534	49.474	3.060
Servizi di manovra	22.406	23.193	(787)
Vendita trazione elettrica	96.156	93.321	2.835
TOTALE	1.055.494	813.131	242.363

La voce "Pedaggio ed altre prestazioni dell'infrastruttura" registra nell'esercizio 2006 un incremento netto pari ad € 242.363 mila rispetto all'esercizio 2005. Tale variazione è imputabile principalmente all'incremento del "Pedaggio" (€ 237.255 mila) che riflette il verificarsi dei seguenti fattori:

- ✓ la disapplicazione dello sconto riconosciuto alle imprese ferroviarie a seguito del mancato finanziamento in CdP, pari a € 169.861 mila nell'esercizio 2005;
- ✓ aumento dei treni-chilometro che passano da n. 337.539 mila nell'esercizio 2005 a n. 344.699 mila del 2006;
- ✓ entrata in pre-esercizio dell'AV/AC che ha generato maggiori ricavi da pedaggio per € 15.307 mila, di cui € 11.615 mila sulla tratta RM-NA e € 3.692 mila sulla tratta Torino-Novara.

Si precisa che nel corso dell'anno la quasi totalità delle imprese ferroviarie (IF) ha aderito alla metodologia di calcolo del pedaggio per treno-chilometro (invece che per treno) al fine di commisurare i relativi ricavi ai volumi prodotti dalle IF in relazione alle tracce-

chilometro effettivamente utilizzate, come meglio precisato nel paragrafo sul "Pedaggio" nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando.

I ricavi intersocietari derivanti da introiti sul pedaggio verso Trenitalia rappresentano la voce più significativa dei ricavi del conto economico, la cui incidenza percentuale rispetto ai terzi è del 98%.

In particolare si evidenzia che nei confronti di Trenitalia l'esercizio 2006 ha fatto registrare:

- un ricavo per pedaggio di € 866.219 mila;
- un ricavo per distribuzione di energia AT di € 94.570 mila;
- un ricavo per servizi di traghettamento di € 51.360 mila;
- un ricavo per servizi di manovra di € 9.121 mila;
- un ricavo per servizi di gestione terminali merci di € 2.873 mila;
- un ricavo per servizi accessori alla circolazione di € 4.550 mila.

Nei confronti di Serfer si registrano ricavi per :

- pedaggio di € 999 mila;
- distribuzione di energia AT di € 108 mila.

Nell'esercizio 2006 sono stati contabilizzati nei confronti del mercato esterno:

- ricavi per pedaggio per € 17.181 mila;
- ricavi per distribuzione di energia AT per € 1.478 mila;
- ricavi per gestione terminali merci per € 3.535 mila;
- un ricavo per servizi accessori alla circolazione di € 293 mila.

Al riguardo si precisa che i ricavi per servizi di gestione terminali merci e quelli per servizi accessori alla circolazione, verso Gruppo e terzi, sono compresi nella voce Servizi di manovra della precedente tabella.

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sempre in costante evoluzione hanno registrato un incremento passando da € 16.545 mila dell'esercizio 2005, al netto degli sconti, a € 17.181 mila dell'esercizio 2006, con una variazione positiva di € 636 mila.
L'incremento dei ricavi per la vendita di energia elettrica per la trazione dei treni, pari a € 2.835 mila, è conseguente all'aumento dei treni-chilometro come sopra specificato.

La voce "Servizi di traghettamento", pari a € 52.534 mila (di cui € 51.360 mila verso Trenitalia e € 1.174 mila verso Cemat) accoglie i ricavi per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole maggiori, Sicilia e Sardegna. In particolare i ricavi verso Trenitalia sono per € 16.733 mila relativi al trasporto passeggeri e per € 34.626 mila al trasporto merci.

La variazione positiva dei "Servizi di Traghettamento", pari a € 3.060 mila, è riconducibile principalmente al migliore utilizzo delle navi bidirezionali per la Sicilia che ha consentito di aumentare i coefficienti di riempimento delle navi, come meglio commentato nel paragrafo della "Navigazione" nella Relazione sulla gestione a cui si fa rimando.

La voce "Servizi di Manovra", pari a € 22.406 mila, accoglie i corrispettivi relativi al servizio di movimentazione del materiale rotabile negli impianti di collegamento con i porti e le relative operazioni di scomposizione/composizione finalizzate all'imbarco/sbarco nelle località di Villa S.Giovanni, Messina, Civitavecchia e Golfo Aranci, forniti a Trenitalia nonché ad altre società del Gruppo (Cemat, Nord Est Terminal, SGT, Omnialogistica, SGT, Serfer, Italcontainer, Cargo *Chemical* , Italferr).
Il decremento della voce, pari a € 787 mila, è imputabile principalmente ad una migliore allocazione tra le Altre prestazioni a terzi dei ricavi relativi alle attività di *service*, impropriamente considerati servizi di manovra, forniti al di fuori dei suddetti impianti.

Tra i "Servizi di manovra" sono ricompresi, per un importo pari a € 4.869 mila, i ricavi per l'erogazione di alcuni servizi non inclusi nel pedaggio (art. 20 comma 2, 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003), facenti parte del cap. 6.3 del PIR (Prospetto Informativo della Rete), quali: istradamenti, treni speciali, trasporti merci pericolose (servizi obbligatori), rifornimento idrico (servizi complementari), fornitura informazioni complementari – collegamenti Mercurio, Riace (servizi ausiliari), preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori (servizi complementari), apertura e abilitazione impianti.

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono così costituiti:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Vendite			
Materiali di scorta	1.516	2.311	(795)
Pubblicazioni	607	493	114
Materiali diversi	2.138	13	2.125
	4.261	**2.817**	**1.444**
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	94.912	91.377	3.535
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi confine	1.054	5.473	(4.419)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	142	244	(102)
Prestazioni sanitarie	25.173	21.664	3.509
Utenze GSM-R	5.668	4.437	1.231
Altre prestazioni	15.790	26.806	(11.016)
	142.738	150.001	(7.263)
TOTALE	146.999	152.818	(5.819)

Nel complesso la posta "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" subisce un decremento netto pari a € 5.819 mila dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ incremento dei "lavori e forniture" per € 3.535 mila;
- ✓ aumento delle "prestazioni sanitarie" per € 3.509 mila;
- ✓ incremento di € 1.231 mila per l'attivazione del nuovo servizio di telefonia mobile GSM-R avvenuta nel secondo semestre 2005;
- ✓ incremento delle "vendite di materiali diversi" per € 2.125 mila;
- ✓ riduzione dei corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine per €4.419 mila;
- ✓ decremento delle "altre prestazioni" per € 11.016 mila principalmente per effetto di una più corretta allocazione tra gli "Altri ricavi e proventi - Altri proventi immobiliari" dei ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo degli elettrodotti ad alta tensione (AT) di proprietà di RFI (711 Km);
- ✓ riduzione della vendita di materiali di scorta per €795 mila.

Le prestazioni per "lavori e forniture" verso società del Gruppo sono diminuite rispetto all'esercizio 2005 principalmente per effetto di un consistente decremento delle prestazioni commissionate a TAV che a sua volta appalta a terzi, pari a € 6.438 mila, parzialmente compensato da un incremento verso Ferservizi, € 2.046 mila, per interventi di ristrutturazione di una palazzina di Milano ex officina impianto elettrico da riadattare per allocazione a nuovi uffici, e verso FRE di cui € 1.175 mila per attività di bonifica sull'area di Milano-Fiorenza ed € 1.100 mila per attività di custodia dei beni scissi con atto del 4 agosto 2006.
Le prestazioni per "Lavori e Forniture" verso il mercato esterno registrano un incremento pari a € 6.751 mila, relativamente a maggiori lavori verso il Comune di Roma ed il Comune di Torino.
L'incremento della voce "Lavori e forniture" risente inoltre del correlato aumento registrato nel corso dell'esercizio 2006 dei relativi costi per lavori conto terzi contabilizzati nella voce "Pulizia, autoservizi sostitutivi,trasporti e spedizioni e altro".

Le "Prestazioni sanitarie" nell'esercizio 2006 ammontano a € 25.173 mila e registrano un incremento pari a € 3.508 mila rispetto all'esercizio 2005 dettato dalla maggiore domanda del servizio, di cui € 990 mila da parte di società del Gruppo, in particolare Trenitalia, ed € 2.518 mila da parte del mercato esterno. Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo FS sul totale è del 49%.

I ricavi per "Utenze GSM-R", pari ad € 5.668 mila, sono conseguenti all'attivazione della rete di telefonia cellulare GSM-R a partire dal secondo semestre del 2005, un sistema radiomobile proprietario dedicato alle attività ferroviarie. I fruitori di tale servizio sono oltre alle imprese ferroviarie (Trenitalia per € 5.283 mila ed altre imprese terze per € 232 mila) anche altri soggetti operanti nell'ambito delle medesime attività ed all'uopo autorizzati, tra cui Ferrovie dello Stato (€ 107 mila), Italferr (€ 43 mila) e Serfer (€ 3 mila).

I ricavi per vendite di materiali registrano un incremento rispetto all'esercizio 2005, pari a € 1.444 mila: l'effetto netto è la risultante principalmente di un decremento di € 795 mila rispetto all'esercizio 2005 dei materiali di scorta e di un incremento di € 2.125 mila dei materiali ferroso di rifusione. In particolare tra le Vendite dei materiali di scorta sono stati contabilizzati € 190 mila relativi alla vendita dei pezzi di ricambio, giacenti alle scorte, delle navi traghetto Agata e Pace alienate dalla società, come anche descritto tra le Rimanenze dello Stato Patrimoniale Attivo.

La voce "Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine" registra un decremento di € 4.419 mila, conseguente principalmente alla convenzione quadro sottoscritta con le ferrovie francesi che regola la trasformazione da "Enti Comuni" a "Stazioni di collegamento reti" delle stazioni di Modane (in territorio francese) e Ventimiglia (in territorio italiano) e regola le prestazioni di infrastruttura fornite dai gestori dell'infrastruttura nei relativi tronchi di linea di confine. In particolare la trasformazione delle stazioni comuni in stazioni di collegamento ha come conseguenza lo spacchetto delle attività svolte nell'ambito delle attuali stazioni comuni e pertanto la regolazione contabile dal 2006 viene effettuata nelle singole nature di riferimento (prestazioni a terzi di pedaggio, uso di locali ed eventuali altre prestazioni accessorie). Per maggiori informazioni si rinvia a quanto commentato sulla Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

Con l'Austria e la Svizzera il nuovo sistema è già in vigore rispettivamente dagli anni 2002 e 2004, mentre è stato avviato quello con la Slovenia, che completerà la riorganizzazione dei transiti alpini.

La posta "Altre prestazioni" registra un decremento di € 11.016 mila dovuto principalmente alla riduzione delle prestazioni diverse, di cui € 4.544 mila verso società del Gruppo, principalmente verso TAV per minori attività di collaudo tecnico e recupero di costi di struttura svolte sulla Roma-Napoli, e € 4.763 mila verso terzi a seguito di una riclassifica (nel 2005 pari ad € 5.253 mila) per una più corretta allocazione tra gli "Altri ricavi e proventi - Altri proventi immobiliari" dei ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo degli elettrodotti ad alta tensione (AT) di proprietà di RFI (711 Km).

Tra le "Altre prestazioni" vengono inoltre ricomprese le seguenti tipologie:

- prestazioni rese dall'Istituto Sperimentale (€ 946 mila);
- ricavi per acquisti di Gruppo (€ 408 mila).

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a € 447.894 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Materiali	251.046	214.124	36.922
Capitalizzazione interessi programma AV/AC	0	5.010	(5.010)
Costi interni	196.848	183.205	13.643
TOTALE	447.894	402.339	45.555

L'incremento della posta, pari a € 45.555, riconducibile principalmente all'aumento della voce per materiali, pari a € 36.922 mila, e per costi interni, pari a € 13.643 mila, entrambi relativi sia alla rete tradizionale sia all'AV/AC, è principalmente dovuto ai seguenti fattori:

- maggior produzione di attività di investimento rispetto all'esercizio 2005 per la rete storica; la produzione sulla rete AV/AC risulta invece in diminuzione come conseguenza dell'ormai matura fase di realizzazione di alcuni dei progetti appartenenti all'asse Torino-Milano-Napoli, come meglio descritto nel paragrafo Investimenti della Relazione sulla gestione;
- avvio di nuovi progetti riguardanti il rinnovo dell'armamento (relativamente alla voce materiali);
- partenza di nuovi progetti di tecnologie;
- aggiornamento dei prezzi standard nel corso dell'esercizio 2006, dovuto all'aumento dei prezzi per i materiali costituiti da materie prime (in particolare rame) come più ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione.

Il decremento di € 5.010 mila per oneri finanziari è riconducibile alla nuova modalità di copertura degli interessi disposti dalla Legge Finanziaria 2006, che all'art. 1 comma 87 dispone oltre al cambiamento del criterio di ammortamento dei beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria da criterio tecnico-economico a criterio a quote variabili in base ai volumi di produzione, anche la definizione degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione coma una componente dell'investimento ammortizzabile.
Il valore complessivo degli oneri finanziari sui prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria lungo la durata della Concessione al 31.12.2006 è pari a circa € 267.119 mila di cui € 214.535 mila riguardanti gli oneri su prestiti ISPA ed € 53.267 mila gli oneri ex L.78/94. Tali oneri, coerentemente con la norma, sono stati imputati direttamente ad incremento del valore degli *asset*:

- dell'Alta Velocità Roma-Gricignano, Torino-Novara, Nodo di Roma e Modena – Bologna acquisiti da RFI nel corso dell'anno 2006 in forza di separate operazioni di scissione societaria dalla controllata TAV;
- del Nodo di Firenze, adeguamento della Firenze-Roma, e del Nodo di Milano, sistema AC/AV dell'Asse Torino-Milano-Napoli in corso di costruzione, a committenza diretta di RFI;

come ampiamente commentato nella Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a € 1.959.835 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2006	2005	Differenze
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	12	46	(34)
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	89	202	(113)
Contratto di programma	901.766	1.289.100	(387.335)
Altri	0	119	(119)

	901.866	1.289.467	(387.601)
Proventi immobiliari			
Locazione immobili	36.030	37.018	(988)
Affitti di terreni	8.363	6.561	1.802
Altre	63.245	54.234	9.011
	107.639	97.813	9.826
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	464.103	958.705	(494.602)
Altri ricavi e proventi			
Contributo sostegno regime tariffario speciale	354.539	263.900	90.639
Prodotti accessori al traffico ferroviario	106	148	(42)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	11.901	29.597	(17.696)
Plusvalenze gestione caratteristica	47.897	26.554	21.343
Pubblicità nelle stazioni e nei treni	9.500	7.004	2.496
Proventi diversi	62.284	57.822	4.462
	486.227	385.025	101.202
TOTALE	**1.959.835**	**2.731.010**	**(771.175)**

Anche per l'esercizio 2006 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza dei rapporti con lo Stato e con le Società del Gruppo FS con un progressivo allargamento al mercato esterno. In particolare i ricavi patrimoniali verso società del Gruppo sono in gran parte relativi ai rapporti con Grandi Stazioni, Centostazioni, Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi, Metropark e Italferr: per maggiori dettagli nei rapporti con le società del Gruppo si rimanda a quanto esposto nelle rispettive voci di stato patrimoniale e nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Relazione sulla gestione.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma (CdP) sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.

In particolare, secondo gli schemi di contabilità regolatoria, si riferiscono:

- alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura sia della rete convenzionale sia della rete AV/AC;
- 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 ed 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 CdP il contributo statale per la copertura degli extra costi di condotta (K2), ovvero lo sconto (ex DM 44T) praticato alle

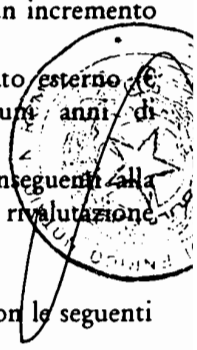
aziende di trasporto a causa del ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze delle IF di utilizzare il macchinista unico sulle linee, come meglio commentato nel paragrafo "Sconto ex DM 44T/2000" nella Relazione sulla gestione.

I contributi in conto esercizio per il 2006 (cap. 1541) sono stati iscritti per un importo complessivo di competenza al 2006 pari ad € 901.766 mila, in misura pari a quanto stabilito dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), determinando un decremento di € 387.335 mila rispetto ai ricavi registrati nell'esercizio 2005, di cui € 170.000 mila relativi al K2 e € 8.000 mila 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.

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, la Società deve presentare entro il 30 giugno 2007 apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2006. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati nel rispetto di tale disposto normativo.

I "Proventi immobiliari" registrano un incremento netto di € 9.826 mila dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- più corretta allocazione tra gli "Altri ricavi e proventi - Altri proventi immobiliari" dei ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo degli elettrodotti ad alta tensione (AT) di proprietà di RFI (711 Km) dalla posta "Prestazioni a terzi - Altre prestazioni";
- minori ricavi per "Locazione immobili" (€ 988 mila), con un decremento verso le società del Gruppo di € 1.103 mila parzialmente compensato da un incremento verso il mercato esterno di € 115 mila;
- maggiori ricavi per affitto terreni principalmente verso il mercato esterno (€ 1.802 mila) a seguito del processo avviato ormai da alcuni anni di regolarizzazione contrattuale degli spazi occupati;
- maggiori ricavi per "Canoni di retrocessione" (€ 3.967 mila) conseguenti alla migliore messa a reddito degli spazi nell'ambito del processo di rivalutazione delle stazioni e dei complessi immobiliari.



Infine, i "Proventi immobiliari" sono relativi principalmente a rapporti con le seguenti società del Gruppo FS:

- Grandi Stazioni per € 31.429 mila, relativi esclusivamente a "canoni di retrocessione";
- Centostazioni per € 11.279, relativi a "canoni di retrocessione";
- Trenitalia per € 4.344 mila, di cui € 4.193 mila relativi a canoni di locazione immobili e € 151 mila per canoni diversi;
- Ferrovie dello Stato per € 1.568 mila, relativi esclusivamente a canoni di locazione fabbricati;
- Ferservizi per € 943 mila per locazione immobili;
- Metropark per € 821 mila, relativi alla locazione delle aree strumentali per parcheggi;

- Italferr per € 258 mila per locazione immobili.

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione ex lege 448/98

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione, pari ad € 464.103 mila – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento (€ 454.769 mila) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (€ 9.334 mila). Il decremento che si registra rispetto al 31 dicembre 2006 è strettamente correlato alla corrispondente diminuzione degli ammortamenti, per le cui motivazioni si fa rimando al commento specifico sullo Stato patrimoniale e sul Conto economico della presente Nota Integrativa.

Altri proventi

L'incremento principale di tale posta, pari a € 101.202 mila, è imputabile per € 90.639 mila al "contributo per il sostegno del regime tariffario speciale del settore elettrico".
Dal 1° gennaio 2005 con delibera AEEG n° 148/04, è in vigore la nuova procedura che prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI) 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 ricompresa tra le "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", a cui si fa rimando per specifico commento.
Gli effetti di tale nuova modalità nel corso del 2005 sono stati in parte attenuati in quanto fino al 31 marzo 2005 l'ENEL, per problemi di carattere tecnico, ha continuato ad applicare le modalità di addebito praticate nel 2004 e non è stata in grado di praticare il relativo conguaglio entro il 30 giugno 2005.

La posta "Sopravvenienze attive della gestione caratteristica" ammonta a € 11.901 mila registrando un decremento rispetto all'esercizio 2005 pari a € 17.696 mila dovuto a minori rettifiche di stima intervenute nell'esercizio 2006. Tale posta per l'esercizio 2006 accoglie la rettifica della stima dell'IRAP 2005 pari a € 7.899 mila e il conguaglio dei contributi da CdP per oneri demaniali pari a € 1.798 mila, di cui € 1.153 mila relativi al 2004 ed € 645 mila del 2005.

La voce "Pubblicità nelle stazioni e nei treni" comprende i ricavi verso la Viacom Outdoor Srl per la pubblicità nelle stazioni e sui treni, come anche commentato nello specifico paragrafo della Relazione sulla Gestione inerente "La pubblicità". Tali ricavi nell'esercizio 2006 subiscono un incremento pari a € 2.496 mila rispetto all'anno precedente imputabile alla stipula del nuovo contratto a decorrere dal 1 aprile 2005.

Anche le plusvalenze ordinarie registrano un incremento imputabile principalmente alla vendita di materiali fuori uso pari a € 19.840 mila conseguente alla stipula di nuovi contratti per la vendita di materiali ferrosi fuori uso e di rottami di alluminio, nonché la proroga per la durata di 12 mesi dei contratti per la vendita di rottami di rame e vendite *spot* di materiali usati servibili.

L'incremento della voce "Proventi diversi" (pari a € 4.462 mila) risente della contabilizzazione dei proventi relativi alle penali attive dell'esercizio 2006 applicate alle IF conseguenti all'attivazione del sistema di Performance Regime, di cui € 8.205 mila verso società del Gruppo, principalmente Trenitalia, e € 290 mila verso il mercato esterno; i proventi per penali attive relative all'esercizio 2005 sono state contabilizzate nelle partite sotto il MOL tra i Proventi straordinari. Per maggiori informazioni sul sistema di Performance Regime si rinvia al paragrafo "Rapporto con i clienti" della Relazione sulla gestione

L'incremento di cui al precedente capoverso è parzialmente compensato da una diminuzione dei ricavi per gli accordi di interconnessione sul sistema GSM-R pari a € 5.306 mila in particolare verso Vodafone, nonché da una riduzione dei ricavi relativi a "personale distaccato" (€ 1.969 mila) a Ferservizi.

Nella voce "Proventi diversi" si segnalano inoltre:

- maggiori ricavi per corsi professionali principalmente verso il mercato esterno (€ 698 mila) per corsi specialistici, rilascio abilitazioni alla guida dei mezzi d'opera, docenze presso le università ed altro;
- maggiori proventi per utenze verso società del Gruppo relative ad oneri comuni (€ 669 mila).

Si precisa che i ricavi per gli accordi di interconnessione sul sistema GSM-R stipulati con Vodafone (€ 7.059 mila), Telecom ex-TIM (€ 10.109 mila), Telecom (€ 590 mila) e WIND (€ 103 mila), si riferiscono alla concessione a titolo oneroso del diritto d'uso e godimento di aree lungo linea per il posizionamento delle stazioni radio (siti) e di accesso del segnale della rete dei tre gestori agli impianti di amplificazione del segnale radioelettrico della rete GSM-R all'interno delle gallerie ferroviarie.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 3.790.179 mila con una variazione in diminuzione di € 340.576 mila rispetto al 2005.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	848.582	677.578	171.004
Servizi	691.742	668.730	23.012
Godimento beni di terzi	32.623	38.241	(5.618)
Personale	1.595.845	1.582.173	13.672
Ammortamenti e svalutazioni	454.770	958.398	(503.628)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.157	8.436	(279)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28.958)	3.716	(32.674)
Accantonamenti per rischi	49.568	104.048	(54.480)
Altri accantonamenti	50.000	700	49.300
Oneri diversi di gestione	87.850	88.735	(885)
TOTALE	3.790.179	4.130.755	(340.576)

Il decremento complessivo dei costi della produzione è dovuto principalmente all'effetto combinato di minori "ammortamenti e svalutazioni" di € 503.628 mila conseguenti la nuova modalità di ammortamento secondo il criterio a quote variabili dettato dalla Legge Finanziaria 2006, di una riduzione degli accantonamenti per rischi pari a € 54.480 mila e della voce "variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" pari a € 32.674 mila, e dell'aumento delle "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di € 171.004 mila, degli altri accantonamenti di € 49.300 mila, dei costi per "Servizi" di € 23.012 mila e dei costi del "personale" pari ad € 13.672 mila.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a € 848.582 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Acquisto di materiali	369.215	292.912	76.303
Energia elettrica per la trazione dei treni	434.807	350.000	84.807
Illuminazione e forza motrice	44.560	34.666	9.894
TOTALE	**848.582**	**677.578**	**171.004**

L'incremento della posta "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" pari a € 171.004 mila è imputabile per € 84.807 mila all'approvvigionamento dell'energia elettrica da parte dei soggetti titolari di regimi tariffari speciali istituite dalla delibera dell'AEEG n. 148 del 9 agosto 2004. Tale voce è direttamente correlata all'incremento della voce "Contributo sostegno regime tariffario speciale" tra gli "Altri ricavi e proventi" a cui si fa rimando per gli ulteriori dettagli descrittivi.

Gli acquisti di materiali, a prezzo *standard*, effettuati nell'esercizio 2006 sono relativi agli acquisti per il magazzino per € 259.400 mila, di cui circa € 223.000 mila per i materiali del settore infrastruttura, con una crescita del 18% rispetto all'esercizio precedente.

Il valore complessivo dei consumi a prezzo *standard* è stato pari a € 313.400 mila, con aumento di circa il 14% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'incremento è stato registrato principalmente nel settore infrastruttura (inerente armamento e tecnologico), in particolare circa € 14.400 mila di tali maggior consumi sono stati determinati dalla rivalutazione del rame come ampliamente descritto nella Relazione sulla gestione.

Servizi

La voce ammonta a € 691.742 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
- Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	149.795	134.499	15.296
- Servizi gest. Patrimonio immobiliare	65.525	57.631	7.894
- Servizi informatici in outsourcing	14.194	14.893	(699)
Totale servizi e lavori appaltati	**229.514**	**207.023**	**22.491**
Manutenzioni e riparazioni			
- Beni immobili	138.058	145.009	(6.951)
- Beni mobili	20.517	18.767	1.750
Totale manutenzioni e riparazioni	**158.575**	**163.776**	**(5.201)**
Prestazioni diverse:			
- Premi assicurazioni	41.458	37.550	3.908
- Manutenzione eccezionale	36.483	31.240	5.243
- Utenze	27.183	28.100	(917)
- Servizi di mensa e ticket restaurant	25.649	27.495	(1.846)
- Contratto di outsourcing	25.482	25.941	(459)
- Viaggi e soggiorni	19.446	17.676	1.770
- Prestazioni professionali	18.505	18.917	(412)
- Contabilità e tesoreria	14.050	13.494	556
- Amministrazione del personale	11.782	12.225	(443)
- Polfer	9.972	9.674	298
- Facilities	8.898	8.631	267
- Servizi di Holding	8.859	8.028	831
- Istruzione professionale	5.263	5.796	(533)
- Personale distaccato	4.742	5.352	(610)
- Pubblicità e marketing	4.896	5.320	(424)
- Consulenze	3.380	4.376	(996)
- Spazi serviti	3.058	3.687	(629)
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	2.154	7.037	(4.883)
- Ferrhotel	1.993	2.598	(605)
- Altre prestazioni	30.399	24.794	5.605
	303.653	297.931	5.722
TOTALE	691.742	668.730	23.012

L'incremento della voce "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a € 15.296 mila è attribuibile principalmente ai seguenti fattori relativi al mercato esterno:

- incremento dei lavori conto terzi, pari a € 6.379 mila, a seguito dell'aumento delle attività svolte per i progetti relativi alla tratta Roma-Napoli e ai maggiori lavori verso il Comune di Roma ed il Comune di Torino;
- incremento dei costi di pulizia (€ 3.362 mila) e dei servizi appaltati (€ 4.314 mila), conseguente all'attività di rinnovo dei contratti avviata nel novembre 2005, ancora in fase di completamento.

In particolare a seguito di una più corretta attribuzione dei costi per natura, sono stati contabilizzati tra i servizi appaltati i costi relativi al mantenimento del decoro pari ad € 5.317 mila, precedentemente ricompresi tra i costi di manutenzione e tra i servizi di pulizia.

Si evidenzia di seguito un dettaglio della posta "Servizi e lavori appaltati" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2006:

- ✓ servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
  - o € 30.415 mila verso Grandi Stazioni;
  - o € 19.109 mila verso Ferservizi;
  - o € 15.772 mila verso Centostazioni;
- ✓ servizi informatici:
  - o € 10.363 mila verso TSF;
- ✓ trasporti, spedizioni e altri servizi appaltati:
  - o € 1.195 mila verso Trenitalia;
  - o € 1.804mila verso Italferr;
  - o € 4.051 mila verso Omnia Express;
  - o € 351 mila verso Italcertifer.

L'aumento della voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" rispetto all'esercizio 2005, pari a € 7.894 mila, è imputabile ai maggiori oneri di gestione dei 4 palazzi compartimentali (Genova, Napoli, Roma, Venezia) e dei complessi immobiliari verso Grandi Stazioni (€ 3.404 mila) e verso Centostazioni (€ 1.276 mila), nonché ai maggiori oneri per i servizi immobiliari prestati da Ferservizi (€ 3.285 mila) relativi alle *fee* che riguardano i seguenti servizi:

- o dismissione del patrimonio immobiliare di RFI;
- o locazione immobili, i cui canoni sono aumentati a seguito di una più puntuale attività di ricognizione e regolarizzazione di situazioni pregresse, della messa a reddito di ulteriore patrimonio immobiliare e dell'adeguamento al tasso d'inflazione;
- o attività di recupero crediti.

La voce "servizi informatici in *outsourcing*" accoglie i costi per manutenzione *software* ed *hardware* sia verso la società TSF (€ 10.363 mila) sia verso il mercato esterno (€ 3.831 mila): in particolare, il lieve decremento della voce di € 699 mila è principalmente imputabile a minori costi per manutenzione *hardware* (€ 374 mila) e *software* (€ 172 mila)

verso TSF e minori costi per manutenzione *hardware* verso terzi (€ 142 mila). Per una maggiore chiarezza espositiva i costi relativi al contratto di *outsourcing* sono stati indicati separatamente tra le "Prestazioni diverse".

La voce "manutenzioni e riparazioni su beni immobili" subisce un decremento pari a € 6.951 mila per effetto sia di una più corretta allocazione dei costi per la manutenzione ed il decoro delle stazioni nella voce "Altri servizi appaltati", pari a € 5.317 mila, precedentemente iscritti nella voce "Manutenzioni e riparazioni beni immobili", sia per i minori oneri sostenuti verso Grandi Stazioni. Più in dettaglio, a seguito della stipula in data 20.04.2006 di un nuovo accordo tra RFI e Grandi Stazioni per la definizione dei criteri di attribuzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, si è proceduto ad una più corretta attribuzione delle prestazioni per natura, che ha riguardato le voci "Manutenzioni e riparazioni beni immobili", "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" e "Fitti e spese accessorie di locali privati" ricompresa tra "Godimento beni di terzi", determinando nel complesso una riduzione di costi netta pari ad € 3.736 mila.

La voce "Manutenzioni e riparazioni" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo è così dettagliata:

- € 13.700 mila verso Grandi Stazioni;
- € 7.993 mila verso Centostazioni;
- € 892 mila verso Trenitalia.

Per quanto attiene alla posta "Prestazioni diverse", si evidenziano di seguito i rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2006:

- ✓ "Premi assicurativi", per € 41.458 mila, e "*Polfer*", per € 9.972 mila, sono esclusivamente verso la controllante Ferrovie dello Stato;
- ✓ "Personale distaccato" è principalmente verso Ferrovie dello Stato (€ 4.497 mila);
- ✓ "Servizi Amministrativi Generali di Gruppo" si compone delle seguenti prestazioni:
  - o attività di *service* amministrativo per € 14.050 mila verso Ferservizi;
  - o servizi comuni per € 215 mila verso Ferrovie dello Stato ed € 1.037 mila verso Trenitalia;
  - o servizi di *ferrotel* per € 1.993 mila e di mense per € 1.247 mila verso Ferservizi;
  - o corsi di istruzione professionale per € 1.452 mila verso Ferservizi, € 624 mila verso Isfort, € 71 mila verso TSF e € 21 mila verso Trenitalia.

L'incremento della voce "Premi assicurativi" di € 3.908 mila riguarda l'aumento delle tariffe assicurative applicate da Ferrovie dello Stato già nel secondo semestre dell'anno precedente in fase di proroga del contratto stipulato nell'anno 2000 con la Compagnia Assicurazioni Generali SpA.

I costi relativi alla "manutenzione eccezionale" fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi alla sola riparazione dei danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Ove nel corso di tali interventi vengano effettuate anche attività di rinnovo/miglioria, la quota relativa a

queste ultime viene capitalizzata. Tali costi si incrementano per € 5.242 mila a seguito di maggiori interventi per calamità naturali ed eccezionali.

I costi della voce "Servizi di mensa e *ticket restaurant*" sono principalmente verso il mercato esterno, di cui € 8.288 mila per il servizio mensa ed € 16.113 mila per l'utilizzo di *ticket restaurant*. La posta registra complessivamente un decremento pari a € 1.846 mila rispetto all'anno precedente dato dall'effetto congiunto del decremento degli oneri relativi alle mense (€ 2.326 mila) parzialmente compensato dall'incremento dei costi per *ticket* (€ 480 mila) in conseguenza di:

- chiusura di alcune mense;
- maggiore utilizzo di ticket conseguente all'attivazione del nuovo sistema di *badge* con la sostituzione dei vecchi buoni a cui non tutti gli esercizi si sono tempestivamente adeguati con l'istallazione delle necessarie apparecchiature.

L'incremento della voce "Viaggi e soggiorni" pari a € 1.770 mila è imputabile principalmente a maggiori costi per trasferte soprattutto per il maggior utilizzo del vettore aereo. Nella suddetta posta è ricompreso l'onere verso Trenitalia per il "contributo al trasporto per motivi di servizio dei titolari di carta di libera circolazione" pari a € 4.813 mila.

La voce "Concorsi e compensi ad altre ferrovie" registra un decremento di € 4.883 mila, correlato all'analoga riduzione dei ricavi contabilizzati nella voce "Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine" conseguente alla convenzione quadro con le ferrovie francesi già commentata tra i "Ricavi delle vendite e prestazioni" della presente Nota Integrativa a cui si fa rimando.

I costi per i "servizi di *holding*" riguardano principalmente i servizi resi dalla Capogruppo nell'area finanza, legale, affari societari, relazioni esterne, amministrazione del personale, sviluppo e organizzazione. Tali costi registrano rispetto all'esercizio 2005 un incremento di € 831 mila per effetto delle maggiori attività svolte nell'area finanza per l'acquisizione delle nuove linee di finanziamento a seguito delle scissioni Ferrovie Real Estate e TAV, nell'area legale del lavoro e nell'area sviluppo e organizzazione del personale.

I costi per "pubblicità e *marketing*", pari a € 4.896 mila, registrano un lieve decremento pari a € 424 mila; i suddetti oneri sono per € 1.166 mila verso le società del Gruppo, principalmente verso la controllante Ferrovie dello Stato per i servizi di comunicazione (€ 908 mila), e per € 3.730 mila verso il mercato esterno.

I costi per "istruzione professionale" nell'esercizio 2006 registrano un decremento di € 533 mila per effetto della rivisitazione del contratto con Ferservizi che ha comportato il mancato rinnovo del servizio per l'informatica di base e del finanziamento alla formazione e la rivisitazione del contratto inerente la logistica della formazione, secondo una diversa logica di determinazione del corrispettivo dei costi, passando dal metodo *"full cost"* a quello del prezzo unitario effettivo, con un conseguente abbattimento dei costi fissi.

Il decremento dei costi per "prestazioni professionali" di € 412 mila e "consulenze" di € 996 mila è imputabile ai minori oneri sostenuti per compensi agli avvocati nonché a consulenti peritali.

L'andamento dei costi relativi al "contratto di *outsourcing*" registra complessivamente un decremento pari a € 459 mila, determinato principalmente da minori costi verso Ferservizi . Si segnala inoltre che in tale posta sono stati contabilizzati € 783 mila verso Ferrovie dello Stato relativamente agli oneri per la gestione delle licenze del sistema informatico SAP precedentemente detenuta da TSF.

La voce "Spazi serviti" riguarda gli oneri condominiali degli immobili gestiti da Ferservizi per gli spazi occupati ad uso ufficio da RFI che, rispetto all'esercizio 2005, si riducono di € 629 mila, per effetto del processo di liberazione spazi messo in opera dalla società già a partire dallo scorso anno.

I costi di "*facilities*", rimasti sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio 2005, comprendono i seguenti servizi esclusivamente verso Ferservizi:

- gestione e rilascio dei titoli di viaggio nazionali ed internazionali (€ 1.300 mila);
- riproduzione di documenti e rilegatura da parte dei centri stampa (€ 1.900 mila);
- attività di ricevimento e controllo accessi (€ 2.634 mila);
- servizio di corrispondenza e notifica atti (€ 1.497 mila);
- servizi di fattorinaggio di palazzo (€ 600 mila), di autorimessa (€ 390 mila), di biblioteca (€ 184 mila), di videoconferenza (€ 15 mila) e di protezione aziendale (€ 378 mila).

La voce "Altre prestazioni" registra un incremento di € 5.605 mila correlato principalmente ai maggiori oneri per prestazioni tecniche ricevute da terzi riguardanti per lo più attività di certificazione, studi, sperimentazioni ed altro.
La voce ha subito inoltre una riclassifica che secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca gli oneri relativi alle commissioni passive su fideiussioni verso la controllante e verso terzi (rispettivamente pari a € 92 mila ed € 121 mila nell'esercizio 2006) dagli Oneri finanziari ai Costi per servizi - Altre prestazioni.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 32.623 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Fitti e spese accessorie di locali privati	13.999	18.553	(4.554)
Rimborso oneri condominiali	646	611	35
Canoni per utilizzo marchio	10.593	10.538	55
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	1.177	2.000	(823)
Altri canoni e noli	6.208	6.539	(331)
TOTALE	32.623	38.241	(5.618)

I costi per "Godimento di beni di terzi" registrano un decremento di € 5.618 mila, principalmente per la riduzione della voce "Fitti e spese accessorie di locali privati" verso Grandi Stazioni (€ 3.501 mila) e verso FRE (€ 1.447 mila).

In particolare gli oneri per "Fitti e spese accessorie di locali privati" verso Grandi Stazioni, pari a € 6.587 mila, si riducono a seguito della più corretta attribuzione delle prestazioni per natura come meglio descritto tra i costi per "Servizi" relativamente alla voce "manutenzioni e riparazioni su beni immobili", mentre i costi verso Ferrovie Real Estate, pari a € 6.391 mila, relativi all'affitto per l'uso dei locali ceduti con la scissione, si riducono a seguito di una rivisitazione dei canoni di locazione.

Nella voce "Locazione e noleggio beni strumentali" è registrato il costo del noleggio carri nei confronti di Trenitalia (€ 1.113 mila) ed il decremento, pari a € 823 mila, è conseguente ai minori costi registrati rispetto all'esercizio 2005 per il noleggio della locomotiva E402, conseguente all'acquisto del treno diagnostico da Trenitalia.

La voce "Canoni per utilizzo marchio" è relativa al canone per l'utilizzo del marchio verso la controllante Ferrovie dello Stato che resta sostanzialmente pari all'esercizio precedente in quanto correlato al fatturato della società rimasto pressoché invariato rispetto al 2005.

Il decremento della voce "Altri canoni e noli" pari a € 331 mila è imputabile principalmente ai minori oneri per canoni demaniali a seguito della definizione del contenzioso in ambito portuale tra il Demanio Marittimo ed RFI, che ha attestato ad RFI la legittimità del titolo di proprietà di alcune aree portuali, come ad esempio quella di Messina, su cui la società pagava i suddetti canoni, come più ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo sul "patrimonio" a cui si fa rimando.

Personale

La voce ammonta a € 1.595.845 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Salari e stipendi	1.182.895	1.170.400	12.495
Oneri sociali	283.473	291.105	(7.632)
Trattamento di fine rapporto	110.486	111.304	(818)
Altri costi	18.991	9.364	9.627
TOTALE	1.595.845	1.582.173	13.672

Il costo del personale presenta, pur in presenza di una riduzione della consistenza media, un incremento rispetto all'esercizio 2005 determinato principalmente all'aumento del costo per l'adeguamento dei minimi a seguito del rinnovo del CCNL per il biennio 2005/2006.

In particolare l'incremento della voce "Altri costi del personale" è imputabile principalmente alla contabilizzazione degli oneri liquidati al personale per il rinvio del pensionamento, meglio conosciuti come "*SuperBonus*" ex lege 243/2004 (€ 16.235 mila), precedentemente erogati all'INPS e contabilizzati nella voce "Oneri sociali".

Per i dettagli relativi alle consistenze del personale si fa rinvio al paragrafo "Dati sull'occupazione" tra le Altre informazioni della presente Nota Integrativa.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a € 462.927 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	6.544	27.185	(20.641)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	448.226	931.213	(482.987)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.157	8.436	(279)
TOTALE	462.927	966.834	(503.907)

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a € 454.770 mila e registrano rispetto all'esercizio 2005 un decremento di € 503.628 mila dovuto all'applicazione della nuova modalità di ammortamento secondo il criterio a quote variabili dettato dalla Legge Finanziaria 2006, come ampiamente commentato nella Sezione 2 inerente i Criteri di redazione del bilancio della presente Nota Integrativa.

L'effetto sul conto economico relativo al 2006 dell'applicazione del nuovo criterio a quote variabili è pari a € 594.357 mila. 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, come già commentato nell'apposito paragrafo delle "Immobilizzazioni Materiali" sullo Stato Patrimoniale della presente Nota Integrativa.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo pari al totale degli ammortamenti registrati nel corso del 2006.

Nell'esercizio 2006 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per € 8.157 mila al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili, come commentato nella voce "Crediti dell'attivo circolante".

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce registra una variazione negativa pari a € 28.958 mila con un incremento di € 32.674 mila imputabile principalmente all'incremento delle giacenze e all'andamento dei prezzi delle quotazioni del rame, come più ampiamente detto nel commento sullo Stato patrimoniale relativamente alle Rimanenze della presente Nota Integrativa.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a € 99.568 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	44.758	98.161	(53.403)
- Altri rischi	4.810	5.887	(1.077)
	49.568	104.048	(54.480)
Altri accantonamenti			
- Altri oneri	50.000	700	49.300
	50.000	700	49.300
TOTALE	**99.568**	**104.748**	**(5.180)**

La posta registra nel complesso un decremento netto rispetto all'esercizio 2005 pari ad € 5.180 mila dovuto all'effetto combinato dell'aumento degli altri accantonamenti pari ad € 49.300 mila e della riduzione degli accantonamenti per rischi pari ad € 54.480 mila.

La riduzione di € 53.403 mila degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuta essenzialmente ai minori accantonamenti per il contenzioso lavoro: la stessa voce è stata incrementata di € 1.512 mila di cui € 784 mila relativo alla defiscalizzazione contributi INPS del personale della cooperativa Garibaldi ed € 728 mila inerente debiti in contestazione verso terzi.

L'incremento della posta "Altri accantonamenti" di € 50.000 mila è determinato dalla stima degli oneri di accatastamento ICI dei complessi immobiliari di stazione, come meglio commentato nell'apposito paragrafo "Fondo per rischi ed oneri" sullo Stato Patrimoniale della presente Nota Integrativa.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 87.850 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2006	2005	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	9.334	307	9.027
- Spese di rappresentanza	136	109	27
- Contributo trasporto gratuito titolari CLC	23.278	38.264	(14.986)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	756	893	(137)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	2.273	1.737	536
- Altri	36.772	32.323	4.449
	72.549	73.633	(1.084)
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	7.195	6.473	722
- ICI	3.923	3.712	211
- Imposta di registro	882	105	777
- Altre imposte	3.301	4.812	(1.511)
	15.302	15.102	200
TOTALE	**87.850**	**88.735**	**(885)**

Gli "Oneri diversi di gestione" presentano nel complesso un decremento netto pari a € 885 mila rispetto all'esercizio 2005 dovuto all'effetto combinato del decremento della voce "Contributo trasporto gratuito titolari Carte di Libera Circolazione (CLC)", pari ad € 14.986 mila, parzialmente compensato dall'incremento sia della posta "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" (€ 9.027 mila) che della voce "Altri costi" (€ 4.449 mila).

Il decremento dei costi per il "Contributo trasporto gratuito titolari Carte di Libera Circolazione (CLC)" pari ad € 14.986 mila riguarda oneri verso Trenitalia ed è dovuto ai seguenti fattori:

- ✓ il Decreto del Ministero dell'Infrastruttura dell'8 marzo 2006 (G.U. n.115 del 19/05/06) ha fornito indicazioni per la nuova determinazione del valore unitario delle CLC che è variato da € 130,00 a € 124,00;
- ✓ riduzione del numero delle CLC di circa 105.000 a seguito sia di una peculiare attività di rilevamento del numero delle convalide delle CLC effettivamente rilasciate nel corso dell'esercizio 2006 per il personale a riposo sia di una più attenta lettura della convenzione che regola nei confronti di Trenitalia il

riaddebito delle CLC che ha portato a considerare valide, ai fini della determinazione del contributo, solo i dipendenti a prescindere dai familiari che ne fruiscono.

Tra gli "Altri costi" sono allocati gli oneri relativi al sistema di interconnessione sul sistema GSM-R ripartiti tra i gestori telefonici Vodafone per € 13.050 mila, Telecom (ex-Tim) per € 13.986 mila, Wind per € 787 mila e Telecom per € 679 mila.

In particolare l'incremento degli "Altri costi" che si è registrato rispetto all'esercizio precedente, pari a € 4.449 mila, è imputabile principalmente alle penali passive dell'esercizio 2006 verso le IF conseguenti all'attivazione del sistema di Performance Regime, di cui € 3.990 mila verso società del Gruppo, principalmente Trenitalia, e € 187 mila verso il mercato esterno ed correlato all'aumento registrato della voce "Altri proventi". Gli oneri per penali passive relative all'esercizio 2005 sono state contabilizzate nelle partite sotto il MOL tra gli Oneri straordinari.

Nella posta "Costi diversi" si segnalano inoltre:

- maggiori oneri, capitalizzati fino all'entrata in esercizio del sistema, per il servizio di assistenza GSM-R fornito dalla società *Siemens* (€ 950 mila) e per i maggiori consumi di energia elettrica a bassa e media tensione della centrale stessa (€ 289 mila);
- maggiori oneri a titolo di concessione dei diritti d'uso verso il Ministero delle Comunicazioni per la richiesta di una maggiore quantità di numeri telefonici (€ 296 mila);
- iscrizione di oneri per rettifica dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (€ 511 mila) passati con la scissione TAV della Torino-Novara;
- minori spese di rappresentanza (€ 108 mila), abbonamenti e acquisto riviste (€ 27 mila) e altri costi diversi (€ 82 mila).

Il saldo della posta "Sopravvenienze passive della gestione caratteristica", pari a € 2.273 riguarda sostanzialmente l'aggiornamento della stima per l'anno 2006 degli oneri verso il mercato terzo, mentre si riducono gli oneri per l'aggiornamento stime verso le società del Gruppo a seguito di una più corretta determinazione degli oneri relativi all'utilizzo del Marchio verso Ferrovie dello Stato a partire dall'esercizio 2005.

La voce "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" subisce un incremento pari a € 9.027 mila conseguente principalmente alla dismissione di cespiti della Stazione di Parma pari ad € 8.112 mila. Si segnala che gli oneri derivanti dalle "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione ex lege 448/98, come meglio commentato nella voce dei "Fondi Rischi ed Oneri" sullo Stato Patrimoniale della presente Nota Integrativa.

Gli "Oneri tributari" pari a € 15.302 mila restano sostanzialmente invariati (incremento di € 200 mila) principalmente per l'effetto congiunto dei seguenti fattori :

- aumento di € 722 mila dell'IVA non detraibile da pro-rata maturata nell'esercizio 2006 (pari a € 7.195 mila) che trae origine dalle operazioni attive esenti,

principalmente dalle attività di natura sanitaria, e pertanto il suo incremento va correlato al corrispondente aumento di tali prestazioni;

- aumento dell'imposta ICI per € 211 mila e maggiori imposte di registro per € 777 mila;
- minori tasse per la raccolta dei rifiuti solidi urbani per € 1.381 mila, a seguito delle scissioni di immobili a FRE e della rivisitazione dei mq degli spazi occupati;
- minori tasse per la concessione governativa sulle utenze TIM per € 87 mila.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a € 21.660 mila con una variazione in aumento di € 4.893 mila rispetto al 2005. Essi risultano così composti:

Descrizione	2006	2005	Differenze
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	11.093	0	11.093
	11.093	0	11.093
Altri proventi finanziari:			
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate	2.521	2.713	(192)
- da imprese collegate		0	0
- da controllanti	9.359	21.175	(11.816)
- da altri			
- *interessi attivi su c/c bancari e postali*	*3.148*	*2.436*	*712*
- *interessi di mora*	*4.257*	*4.856*	*(599)*
- *interessi su crediti compravendita con obbligo di retrocessione*	*1.056*	*123*	*933*
- *diversi*	*2.596*	*1.439*	*1.157*
Totale proventi diversi dai precedenti da altri	11.057	8.854	2.203
Totale Altri proventi finanziari	22.936	32.742	(9.806)
Totale proventi finanziari	**34.029**	**32.742**	**1.287**
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate	0	1	(1)
- verso controllanti	65	0	65
- verso altri			
- su debiti verso istituti finanziari	3.813	9.380	(5.567)
- diversi	8.447	6.613	1.834
	12.260	15.993	(3.733)
Totale oneri finanziari	**12.325**	**15.994**	**(3.669)**
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
- non realizzati	(44)	19	(63)
Totale utili (perdite) su cambi	**(44)**	**19**	**(63)**
TOTALE	**21.660**	**16.767**	**4.893**

La posta registra complessivamente un incremento netto di € 4.893 mila determinato dall'effetto combinato dell'incremento dei proventi finanziari di € 1.287 mila, del decremento degli oneri finanziari di € 3.669 mila e della lieve riduzione di € 63 mila degli utili/perdite su cambi non realizzate.

L'incremento dei "proventi finanziari da partecipazioni in imprese controllate" pari a € 11.093 mila deriva dal conferimento da parte di RFI dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero - *Brenner Basistunnel* BBT SE nella

Società Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni S.p.A. (TFB), costituita in data 7 marzo 2006, come anche descritto nella Relazione sulla gestione tra i "Principali eventi dell'anno". In particolare l'importo iscritto tra i proventi finanziari deriva dalla differenza tra il valore della partecipazione nella società TFB ed il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art.2343 c.c..

Come ampiamente descritto in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione, la "gestione finanziaria" è demandata alla Capogruppo con la quale RFI intrattiene un conto corrente intersocietario.

Dalla gestione di detto conto corrente deriva un saldo netto attivo pari a € 9.294 mila, derivante dalla differenza tra gli interessi attivi per € 9.359 mila e gli interessi passivi per € 65 mila.

Il decremento dei "Proventi finanziari verso la Controllante" di € 11.816 mila è determinato sia dal decremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (€ 7.522 mila), conseguente alle minori giacenze, sia dal decremento degli interessi sul credito IVA richiesta a rimborso (€ 4.294 mila) che al 31.12.06 sono pari ad € 3.340 mila.

Tra i "Proventi diversi verso le imprese controllate" si evidenzia un decremento di € 192 mila relativo agli interessi maturati nell'esercizio 2006 sul finanziamento concesso alla TAV in data 15.12.2004 (importo complessivo del finanziamento pari ad € 132.299 mila) e restituito il 15.09.06.

Nella voce "Proventi diversi dai precedenti da altri" sono contabilizzati gli interessi di mora verso fornitori per € 4.257, interessi attivi su conti correnti bancari e postali per € 3.148 mila ed interessi su crediti per € 1.056 mila, di cui € 945 mila verso l'Erario.

La posta "Oneri finanziari" ha subito nell'esercizio 2006 una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, ha ricompreso gli oneri relativi alle commissioni passive su fideiussioni verso la controllante e verso terzi (rispettivamente pari a € 92 mila ed € 121 mila nell'esercizio 2006) tra le "Altre prestazioni" dei Costi per servizi.

Nella posta "Oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" sono iscritti gli oneri sui prestiti con Banca OPI, Cassa Depositi e Prestiti (relativo ad un'anticipazione del 1987) e con Banca di Roma pari a € 3.813 mila

In particolare gli oneri finanziari di competenza dell'anno 2006 relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) ed ai prestiti contratti da TAV con BEI acquisiti con la scissione della Roma-Gricignano sono stati considerati, secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, coma una componente dell'investimento ammortizzabile, come più ampiamente descritto nel paragrafo Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni della presente Nota Integrativa.

Gli Oneri finanziari diversi, pari a € 8.447 mila, sono relativi principalmente agli interessi passivi maturati sui debiti nei confronti dell'INPS e dell'IPSEMA per la riserva matematica (€ 5.287 mila). Inoltre nella posta è contabilizzato il residuo, al netto delle capitalizzazioni di cui alla Legge Finanziaria 2006, del differenziale netto negativo pari

ad € 503 mila, tra componente passiva (pari ad € 17.512 mila) e componente attiva (pari ad € 17.009 mila) del contratto di *Interest Rate Swap* stipulato con UBS ed ereditato con la scissione della Roma-Gricignano.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi ed oneri straordinari ammontano complessivamente a € 32.188 mila con una variazione in diminuzione di € 56.998 mila rispetto al 2005. Essi risultano così composti:

Descrizione	2006	2005	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	472	887	(415)
- Recuperi e rimborsi al personale	6.183	1.437	4.746
- Altri proventi			
- Utilizzo fondo per esodi incentivati	*43.272*	*33.589*	*9.683*
- Utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	*3.430*	*7.672*	*(4.242)*
- Sopravvenienze attive	*73.519*	*60.664*	*12.855*
- Altri	*24.834*	*10.184*	*14.650*
	145.055	112.109	32.946
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	**151.710**	**114.433**	**37.277**
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	3.430	7.672	(4.242)
- Imposte relative ad esercizi precedenti	2.175	11.624	(9.449)
- Oneri per esodi anticipati	143.272	33.589	109.683
- Altri			
- Sopravvenienze passive	*32.635*	*35.398*	*(2.763)*
- Altri	*1.387*	*340*	*1.047*
	34.022	35.738	(1.716)
TOTALE ONERI STRAORDINARI	**182.899**	**88.623**	**94.276**
TOTALE	(31.188)	25.810	(56.998)

La posta netta risulta in aumento per l'effetto congiunto dell'incremento dei "Proventi straordinari" (€ 37.277 mila) e della riduzione degli "Oneri straordinari" (€ 5.724 mila).

Le "Sopravvenienze attive" pari ad € 73.519 mila nel corso del esercizio 2006 hanno riguardato principalmente:

- riduzione dei debiti per "indennità di buonuscita ex Opafs" per € 13.482 mila a seguito della quantificazione effettuata considerando il trend dei pagamenti effettuati negli ultimi sei anni come meglio commentato tra gli Altri debiti;
- indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, risarcimento infortuni e altro (€ 7.567 mila) e risarcimento danni (€ 461 mila);
- rilascio del fondo imposte per € 7.051 mila, disposto a seguito della risoluzione favorevole di alcuni ricorsi pendenti presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte", e del fondo sostituzione e smaltimento traverse per € 1.257 mila, come ampiamente commentato tra i Fondi rischi ed oneri;
- rettifiche anni precedenti su canoni di natura immobiliare verso terzi per € 6.525 mila;
- € 5.737 mila per rettifica dei maggiori costi di energia elettrica anni precedenti, di cui € 4.534 mila per alta tensione anni 2000-2004 ed € 2.034 mila per media-bassa tensione anni 2001-2005;
- recupero di premi relativi a polizze su garanzia appalti verso Generali Assicurazioni per € 5.381 mila;
- accertamenti di interessi di mora su crediti anni precedenti per locazioni ed attraversamenti e parallelismi, integralmente svalutati in sede di adeguamento del fondo svalutazione crediti (€ 4.122 mila);
- rimborsi per INVIM decennale (€ 3.412 mila);
- € 2.963 mila per penali attive relative all'esercizio 2005 applicate alle IF conseguenti all'attivazione del sistema di Performance Regime, di cui € 2.864 mila verso società del Gruppo, principalmente Trenitalia, ed € 99 mila verso il mercato esterno;
- registrazione ricavi su vendite materiali fuori uso effettuate negli esercizi precedenti superiori a € 1.000 mila;
- € 956 mila verso Grandi Stazioni, € 121 mila verso Trenitalia ed € 13 mila verso Centostazioni, a seguito della definizione della transazione trilaterale tra RFI, Grandi Stazioni e Viacom, come meglio commentato nell'apposito paragrafo della Relazione sulla gestione.

Tra i proventi straordinari è contabilizzato l'utilizzo del fondo oneri per esodi incentivati, pari a € 43.272 mila che trova il corrispondente costo iscritto per pari importo nell'apposita voce degli oneri straordinari. L'incremento di € 9.683 mila rispetto all'esercizio precedente è determinato dai maggiori utilizzi fatti a fronte dei corrispondenti maggiori oneri sostenuti a titolo di esodi anticipati verificatisi nell'esercizio 2006.

Le plusvalenze derivanti da alienazioni pari ad € 472 mila riguardano principalmente la vendita di terreni e fabbricati effettuata nell'esercizio 2006.

Tra gli Altri proventi straordinari, pari a € 24.834 mila, sono contabilizzati principalmente :

- l'escussione di polizze fidejussorie prestate a garanzia dell'appalto affidato all'ATI CIR Costruzioni a seguito del recesso della stessa dal contratto per € 16.212 mila;
- rimborsi diversi principalmente per INVIM (€ 4.094 mila);
- rimborsi di contributi INPS pagati in eccesso, a seguito della sentenza favorevole n. 851 del 18 novembre 2005 della Corte di appello relativi al contenzioso società Garibaldi (€ 2.702 mila);
- altri rimborsi dal personale per vertenze (€ 3.481 mila).

Le minusvalenze da alienazione ammontano a € 3.430 mila, di cui € 1.241 mila relativi alla dismissione dei cespiti del Polo SIA di Trieste. Tali minusvalenze sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" di pari importo.

La voce "Imposte esercizi precedenti" pari ad € 2.175 mila si riferisce principalmente a oneri per cartelle esattoriali (€ 613 mila), TARSU (€ 334 mila), ICI (€ 277 mila), smaltimento rifiuti (€ 79 mila), IVA (€ 28 mila).

Nella voce Oneri per esodi anticipati sono contabilizzati € 43.272 mila per incentivi all'esodo di cui ai proventi straordinari e ulteriori € 100.000 mila per l'accantonamento per oneri di ristrutturazione secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011.

Tra le Sopravvenienze passive pari a € 32.635 mila si segnalano:

- € 2.327 mila per la fornitura di energia elettrica dell'anno 2004 sulle linee trasfrontaliere, a seguito della stipula (giugno 2006) di una convenzione con le Ferrovie Svizzere con durata novennale;
- € 2.266 mila regolazione contabile relativa a IVA su fatture di anni precedenti;
- € 1.298 mila per emissione di note credito su canoni di natura immobiliare verso terzi;
- rimborso parziale a TAV dei diritti di superficie su spazi occupati per € 1.141 mila;

- € 529 mila relativi a penali passive dell'esercizio 2005 verso le IF conseguenti all'attivazione del sistema di Performance Regime, di cui € 501 mila verso società del Gruppo, principalmente Trenitalia, e € 28 mila verso il mercato esterno; per maggiori informazioni sul sistema di Performance Regime si rinvia al paragrafo "Rapporto con i clienti" della Relazione sulla gestione;
- € 674 mila verso Grandi Stazioni, € 558 mila verso Trenitalia ed € 36 mila verso Centostazioni, a seguito della definizione della transazione trilaterale tra RFI, Grandi Stazioni e Viacom, correlate alle sopravvenienze attive precedentemente indicate.

Imposte sul reddito di periodo, correnti differite e anticipate

Nell'esercizio 2006 sono stati contabilizzati € 26.000 mila per IRAP, in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile dell'esercizio 2006 è positivo.

Il suddetto importo contabilizzato trova la contropartita nei Debiti Tributari.

Il valore dell'IRAP (in attesa che il previsto Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di cui all'art. 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 determini la rilevanza anche ai fini fiscali delle quote di ammortamento in coerenza con le quote di ammortamento determinate ai fini civilistici con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione") è stato determinato avendo a riferimento la determinazione dell'ammortamento che sarebbe derivato dall'applicazione del criterio "tecnico-economico", tenuto conto delle aliquote stabilite dal D.M. 31 dicembre 1988.

Non sono state contabilizzate imposte a titolo di IRES in considerazione del risultato fiscale negativo dell'esercizio 2006.

SEZIONE 4
ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 34.908 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2006	2005	Differenze
Dirigenti	361	362	(1)
Quadri	7601	7.542	59
Altro personale	26946	27.738	(792)
TOTALE	34.908	35.642	(734)

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2006	2005	Differenze
Amministratori *	681	769	(88)
Sindaci	93	97	(4)
TOTALE	774	866	(92)

* *Gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato quale dirigente di Ferrovie dello Stato S.p.A.*

Strumenti finanziari derivati

A seguito delle scissioni dei rami d'azienda costituiti dalle tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna da parte di TAV, la Società ha acquisito da quest'ultima uno strumento finanziario derivato stipulato allo scopo di limitare il rischio di variazione dei flussi di cassa relativi alle operazioni di provvista per il finanziamento del Progetto AV/AC a seguito di oscillazioni dei tassi di interesse.

In particolare, è stato acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* stipulato da TAV a copertura del finanziamento con BEI del 1999.

Le caratteristiche del contratto derivato in essere al 31 dicembre 2006 è riportato nella seguente tabella.

Istituto Finanziatore dell'Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore Nozionale	Fair Value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Interest Rate Swap:									
BEI	574.747	574.747	(53.457)	UBS Warburg	08/07/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Totale Interest Rate Swaps	*574.747*	*574.747*	*(53.457)*						

Nella tabella è anche indicato il valore di mercato (*"fair value"*) del contratto di *swap* acquisito, costituito dalla valutazione del valore attuale dello strumento calcolato secondo la curva dei tassi di interesse futuri stimata al 31 dicembre 2006. Il *fair value* riportato è stato indicato dalla controparte e indica un valore complessivo negativo per RFI dello strumento in essere per € 53.457 mila.

Sempre nell'ambito dell'operazione di scissione della tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna, RFI ha acquisito nel corso del 2006 due contratti di *Forward Rate Swap* stipulati da ISPA (oggi Cassa Depositi e Prestiti) a copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024 del *Project Loan Tranche* n. 1 del valore complessivo di 1 miliardo di euro, per un valore totale di € 482.607 mila. A seguito dell'assunzione da parte dello Stato, secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2007, dei debiti contratti da ISPA, anche i suddetti contratti di *Forward Rate Swap* sono da considerare in carico allo Stato e non più in capo alla Società.

Roma, 8 marzo 2007

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2005. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della controllante al 31 dicembre 2005, nonché del risultato economico, conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

STATO PATRIMONIALE	31.12.2005	31.12.2004
ATTIVO:		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	39.096.967	36.010.218
C) Attivo circolante	5.578.214	4.718.475
D) Ratei e risconti	3.172	29.604
TOTALE	**44.678.353**	**40.758.297**
PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	38.109.771	35.648.487
Capitale	38.790.425	*35.784.871*
Riserve	*38.321*	*38.320*
Utili (perdite) portate a nuovo	*(174.704)*	*170.150*
Utile (perdita) dell'esercizio	*(544.271)*	*(344.854)*
B) Fondi per rischi e oneri	215.255	131.565
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	25.277	23.808
D) Debiti	6.325.415	4.953.098
E) Ratei e risconti	2.635	1.339
TOTALE	**44.678.353**	**40.758.297**

GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	2.294.247	2.229.640

CONTO ECONOMICO	2005	2004
A) Valore della produzione	169.020	163.380
B) Costi della produzione	250.164	221.727
C) Proventi e oneri finanziari	112.393	31.242
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(571.347)	(327.674)
E) Proventi e oneri straordinari	(673)	12.725
Imposte sul reddito dell'esercizio	(3.500)	(2.800)
Utile (perdita) dell'esercizio	(544.271)	(344.854)

Rendiconto finanziario

		31 dicembre 2006	31 dicembre 2005
		(valori in migliaia di euro)	
Disponibilità monetarie nette iniziali		1.580.580	1.895.550
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo		(196.966)	159
Ammortamenti		454.770	958.398
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)		0	0
Variazione netta fondo T.F.R.		5.268	9.211
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		(35.606)	(19.462)
Ricavi non monetari (-)		(519.114)	(1.003.346)
Variazione rimanenze		(21.365)	3.716
Variazione crediti commerciali e diversi		(1.351.586)	94.769
Variazione ratei e risconti attivi		16.916	(9.004)
Variazione fondi rischi ed oneri		153.070	12.876
Variazione debiti commerciali e diversi		1.399.210	377.826
Variazione ratei e risconti passivi		(89.450)	(199.063)
	Totale	**(184.853)**	**226.080**
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(51.312)	(112.817)
- immobilizzazioni materiali		(3.941.457)	(2.998.852)
- partecipazioni		(821.893)	(408.472)
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi		124.349	34.652
Variazione crediti finanziari		747.217	(158.410)
Variazione delle altre attività immobilizzate		0	0
	Totale	**(3.943.096)**	**(3.645.899)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)		(4.757.759)	(36.892)
Conferimenti dei soci		50.000	3.036.552
Contributi in conto capitale		7.246.427	104.145
Assorbimento riserve		0	0
	Totale	**2.538.668**	**3.102.848**
Dividendi erogati			
Flusso monetario complessivo del periodo		**(1.589.281)**	**(314.971)**
Disponibilità monetarie nette finali		**(8.701)**	**1.580.580**
di cui: saldo del c/c intersocietario		(227.242)	1.222.524

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

Signor Azionista,

i fatti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2006 sono analiticamente descritti nella "Relazione sulla gestione" redatta dagli amministratori; assumono una particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, quei provvedimenti, contenuti nella legge finanziaria per l'anno 2006 (L. n. 266/2005) ed in quella per l'anno 2007 (L. n. 296/2006), che producono effetti positivi sul bilancio della Società:

- L'art. 1, comma 966, della L.F.2007 ha stabilito che gli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da Ispa fino al 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti relativi alla 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. In relazione all'assunzione diretta da parte dello Stato degli oneri relativi al predetto finanziamento ed in applicazione del decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 129174 del 27 dicembre 2006, sono stati eliminati dal bilancio 2006 i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti – subentrata ad Ispa – tramite l'iscrizione, in contropartita, di equivalente contributo in conto impianti da parte dello Stato portato a riduzione dei cespiti e dei lavori in corso relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.

- L'art. 1, comma 86, della L.F. 2006 ha innovato nel finanziamento al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria trasformando la precedente modalità di "aumento di capitale sociale" in quella di "contributo in conto impianti".

L'innovazione consente di non dover procedere all'ammortamento degli investimenti finanziati con il contributo in conto impianti, con conseguente minore incidenza sul fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo. Il comma 87 dello stesso articolo, inoltre, ha introdotto una nuova modalità di calcolo "*a quote variabili in base ai volumi di produzione*" degli ammortamenti del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa infrastruttura, prevedendo, altresì, l'inizio dell'ammortamento dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio.

Tali norme hanno prodotto, rispetto al precedente esercizio, un decremento di 503,6 milioni degli ammortamenti e del corrispondente utilizzo della "Integrazione fondo ristrutturazione ex lege 448/98".

Attività di vigilanza

Nel corso dell'esercizio 2006 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, tenendo presenti anche i principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, rilevando quanto segue.

Le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso di queste ultime il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di

economicità della gestione.

L'Amministratore Delegato, in perfetta aderenza a quanto stabilito dall'art. 2381 C.C. e dallo statuto sociale, ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo effettuate dalla società e dalle sue controllate, con particolare riferimento agli investimenti relativi sia alla rete tradizionale sia a quella AV/AC, nonché alla evoluzione della situazione finanziaria, particolarmente critica nel corso del 2006 a causa della contrazione delle erogazioni a carico del bilancio dello Stato.

Nel corso delle riunioni periodiche tenute dal Collegio ex art. 2404 C. C., sono state effettuate verifiche documentali, esaminata documentazione amministrativa e contabile ed approfondite specifiche problematiche, assumendo altresì informazioni dai responsabili di varie funzioni aziendali.

Nel corso degli incontri con la società di revisione "PricewaterhouseCoopers S.p.A.", diretti allo scambio di informazioni rilevanti per le rispettive attività, non sono emersi fatti censurabili o di rilievo.

Nello svolgimento della vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, sono state acquisite informazioni dai responsabili di varie funzioni ed operata una ricognizione del complessivo organigramma aziendale e delle responsabilità assegnate ai titolari delle strutture, senza rilevare discrasie organizzative degne di essere segnalate.

Sono state acquisite notizie dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 231/2001 ed esaminate le risultanze dell'attività da esso svolta nel 2006, da cui è emerso un quadro di sostanziale adeguatezza ed osservanza del "modello organizzativo e di gestione" della Società, al quale sono state apportate modifiche per adeguarlo alle

novità del quadro normativo ed ai mutamenti intervenuti nell'assetto organizzativo.

Analisi del risultato dell'esercizio 2006

L'esame dei risultati della gestione 2006 è stato effettuato con espresso riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico posto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dalla normativa comunitaria, recepita dal D.Lgs. n.188 del 2003 (art. 15).

Il Collegio ha posto a raffronto i risultati degli esercizi 2004-2006 rilevando, in estrema sintesi, il peggioramento:

- del margine operativo lordo, passato dal sostanziale equilibrio del 2004 (mln.1,4) e dalla positività del 2005 (mln.37,9) al dato negativo del 2006 (- mln.110,7);
- del risultato operativo, passato dai -33,2 del 2004 e dai -20,9 del 2005 ai -161,4 milioni del presente esercizio;
- del risultato finale, in sostanziale equilibrio negli esercizi 2004 e 2005 ed in netta perdita nel presente (-mln.197).

Da ciò, l'esigenza di esaminare la dinamica dei ricavi e dei costi della produzione e le prospettive di equilibrio nel breve periodo.

Ricavi operativi

Flettono dai 2.433,7 milioni del 2005 ai 2.302,4 del 2006.

Occorre, però, rilevare che i *ricavi delle vendite e delle prestazioni* sono in costante ascesa, essendo lievitati dai 1.035,9 milioni del 2004 ai 1.144,3 del 2005, per raggiungere i 1.400,5 milioni nel 2006. Dalla relazione sulla gestione si desume che il sensibile incremento è stato conseguito con l'entrata in esercizio dell'AV/AC sulle tratte RM-NA e TO-NO, con l'aumento dei treni-chilometro e con la disapplicazione dello sconto già riconosciuto alle imprese ferroviarie.

I *ricavi da Stato*, derivanti dai contributi in conto esercizio riconosciuti al gestore

dell'infrastruttura ferroviaria in correlazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al medesimo dal concedente-Stato, flettono considerevolmente dai 1.304 del 2004 e dai 1.289,1 del 2005 ai 901,8 milioni del 2006 (- mln.387,3). Alla loro contrazione è imputabile la riduzione dei ricavi operativi e, di conseguenza, del margine operativo lordo e dei risultati operativo e finale.

Conclusivamente, esigenze di contenimento della spesa della Pubblica Amministrazione hanno determinato l'inadeguatezza del contributo in conto esercizio per l'anno 2006 in relazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dal concedente-Stato, rimasti invariati rispetto a quelli contemplati nel contratto di programma 2001-2005.

Costi della produzione

I *costi della produzione*, compresi gli storni costituiti da quelli capitalizzati, risultano sensibilmente contenuti nel triennio 2004-2006, essendo passati dai 2.340 milioni del 2004 ai 2.395,8 del 2005 (+ 2.38%) ed ai 2.413,1 del 2006 (+0.7%).

Il costo del lavoro ha subito nel 2006 un lieve incremento (0,9%), nonostante gli oneri derivanti dai trascinamenti per il rinnovo contrattuale del biennio 2005-2006, che hanno comportato un incremento medio mensile di 60 euro, oltre agli oneri sociali. Il limitato incremento del costo del lavoro è da porre in relazione alla riduzione del personale, rivolta all'incremento della produttività, passato da una consistenza di 35.158 unità all'1 gennaio a quella di 34.554 di fine esercizio, anche per effetto della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro.

Gli *altri costi* subiscono un incremento più marcato (4.5%) relativamente all'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci da porre in relazione ai maggiori investimenti diretti (+ mln. 50,6).

L'efficientamento dei costi della produzione svolge un ruolo decisivo nel conseguimento dell'equilibrio economico cui deve tendere il gestore dell'infrastruttura. Al contenimento dei costi concorrono le azioni seguite alla decisione adottata il 24 novembre 2005 dal CdA di ridurre il gap (mln.62,3 a fine 2006) esistente tra i costi ed i ricavi delle stazioni gestite direttamente da RFI, attraverso la riqualificazione, l'aumento delle aree a reddito e dei canoni di locazione, la chiusura delle piccole stazioni e la concessione di comodati. Tali azioni potrebbero far conseguire risultati più consistenti qualora fossero proseguite con continuità ed incisività.

Tra gli altri costi che concorrono al risultato d'esercizio merita particolare cenno, tra gli oneri straordinari, l'accantonamento di 100 milioni al fondo incentivi all'esodo del personale di cui, nella nota integrativa, è giustificata l'appostazione "secondo quanto previsto dal piano industriale 2007-2011".

Con riferimento all'inadeguatezza dei contributi in conto esercizio rispetto agli oneri posti in capo ad RFI dal concedente-Stato, è da segnalare che l'art. 75, comma 5, della legge n. 289 del 2002 (L.F. 2003) prevede la sterilizzazione, nel conto economico, degli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria attraverso l'utilizzo di apposito fondo del passivo patrimoniale. Poiché il predetto fondo, per la quota relativa alla manutenzione, ammonta, al 31 dicembre 2006, a 2.323 milioni, la parte degli oneri di manutenzione non coperta da contributi in conto esercizio ai sensi del contratto di programma (mln. 235), avrebbe potuto essere compensata mediante equivalente riduzione del fondo stesso.

La decisione di non procedere alla compensazione degli oneri di manutenzione non coperti, oltre a non violare principi contabili, può ritenersi anche opportuna ai fini della maggiore evidenziazione degli effetti finanziari della mancata contribuzione. Tale

posizione è stata già espressa dal Collegio nella relazione al bilancio d'esercizio 2003 in cui è segnalato che "*...se la sterilizzazione di quote ideali di costo (ammortamenti) non produce effetti negativi neanche sul piano finanziario qualora siano provvedute le risorse per gli investimenti, nel caso di costi che si traducono in spese, quale quello per la manutenzione ordinaria, la loro compensazione con utilizzo di fondi del passivo patrimoniale non produce, in medio periodo, ripercussioni negative sul conto economico, ma contrae significativamente ...le disponibilità finanziarie*".

Prospettive di medio periodo

Con espresso riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico, al netto degli ammortamenti, posto nei confronti del gestore dell'infrastruttura dalla normativa comunitaria in materia ferroviaria recepita dal D. Lgs. n. 188 del 2003 (art. 15), il Collegio, tenuto conto dell'incremento strutturale dei ricavi operativi, del conseguito contenimento dei costi della produzione, nonché dell'appostazione del fondo di 100 milioni per l'esodo incentivato del personale di cui al "Piano industriale 2007-2011" e della mancata compensazione degli oneri di manutenzione non coperti da contributi in conto esercizio per 235 milioni, ritiene che l'equilibrio economico del bilancio della società possa essere conseguito a breve.

Situazione finanziaria

L'esercizio 2006 è stato caratterizzato da una situazione finanziaria prossima alla illiquidità che ha richiesto, da un lato, l'effettuazione di operazioni di provvista mediante prestiti, scissioni e riscossione di crediti, dall'altro, la rimodulazione degli investimenti con priorità nei confronti di quelli giudicati strettamente indispensabili. Tale situazione si desume da alcune significative componenti del conto patrimoniale: aumentano i crediti dai 4.718,9 milioni del 2005 ai 5.110,1 del 2006, mentre il saldo del

c/c intersocietario, che al 31.12.2005 esponeva un credito di 1.222,5 milioni, chiude al 31.12.2006 con un debito di 227,2 milioni. Di contro, i debiti passano dai 3.148,4 milioni del 2005 ai 5.233,4 del 2006, con particolare riguardo a quelli verso banche, che nel 2006 aumentano di 1.165,6 milioni.

Conclusioni

Il Collegio ha verificato la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ha riscontrato la sua rispondenza ai fatti di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza delle informazioni in essa contenute.

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la società non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3, del D.Lgs. 127/91, in quanto detto bilancio sarà redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato S.p.A.".

Ai sensi dell'art. 2497-bis C.C. sono stati riportati nella nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della "Ferrovie dello Stato S.p.A.", che esercita su RFI l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio, gli amministratori non hanno fatto ricorso a deroghe ex art. 2423, quarto comma,C.C., salvo l'applicazione di specifiche disposizioni di legge.

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, C.C., è stato espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale di costi di ricerca e sviluppo.

Non sono pervenute al Collegio denunce ex art. 2408 C. C..

Non si è ancora avuto conoscenza della relazione della società di revisione sul bilancio.

In relazione a quanto precede, il Collegio esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2006, nonché all'accoglimento della

proposta formulata dagli amministratori di riportare a nuovo la perdita.

Roma, 19 marzo 2007

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Giancarlo SETTIMI - (Presidente)

Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Prof. Serafino GATTI - (Sindaco effettivo)

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2006

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista di
Rete Ferroviaria Italiana SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2006. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 16 maggio 2006.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2006 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Come descritto dagli Amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" e già delineato nel precedente bilancio, la Legge Finanziaria 2006, tra l'altro, ha ridotto significativamente le risorse a disposizione della Società (sia per il 2006 che per gli anni successivi) rispetto a quanto in precedenza

convenuto nell'ambito del Contratto di Programma, generando il negativo risultato dell'esercizio nonché squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario, anche alla luce dei vincoli gestionali propri del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Gli Amministratori - nell'indicare che le azioni eseguite e previste sul versante della produttività interna da sole non potranno garantire l'equilibrio economico/finanziario se non adeguatamente supportate dallo Stato - hanno illustrato il quadro di riferimento in cui sta operando la Società e la necessità i) di ottenere in futuro contributi in conto esercizio ad un livello almeno pari ai trasferimenti ante 2006, ii) di sottoscrivere il nuovo Contratto di programma 2007/2011 al fine di poter definire gli impegni da assumere ed i servizi da prestare in un contesto di regole certe quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie dei trasferimenti e iii) di ricevere dallo Stato le tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonché il periodico adeguamento del canone d'accesso all'infrastruttura. Gli Amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti le discussioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti.

4.2 La Legge n° 266/2006 (Legge Finanziaria 2006) introducendo rilevanti novità per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha in particolare i) all'articolo 1, comma 86, modificato il criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi in conto impianti e ii) all'articolo 1, comma 87, introdotto, in luogo dell'ammortamento economico/tecnico, il metodo di ammortamento "a quote variabili in base ai volumi di produzione". Gli Amministratori, nell'evidenziare che tali innovazioni non hanno influenzato il risultato d'esercizio, hanno illustrato nella nota integrativa le modalità con cui le stesse sono state applicate ed i relativi effetti sul bilancio.

4.3 Come indicato dagli Amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2006 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2006 sono iscritti i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 24 miliardi di Euro (22,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2005), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete

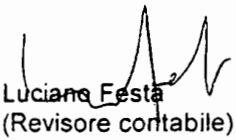
Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 2,3 miliardi di Euro (4,2 miliardi di Euro al 31 dicembre 2005) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli Amministratori hanno indicato i) le motivazioni della riclassifica di quota parte del Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari (1,9 miliardi di Euro) all'Integrazione Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98, ii) le ragioni per le quali non è stato utilizzato il Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per la parte dei costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato, iii) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (1 miliardo di Euro al 31 dicembre 2005), e iv) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2006 (24 miliardi di Euro), tenuto conto di quanto descritto nel precedente punto 4.2, è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.4 Come indicato nella relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti penali a fronte dei quali gli Amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare, al riguardo, alcuno stanziamento in bilancio.

Roma, 20 marzo 2007

PricewaterhouseCoopers SpA

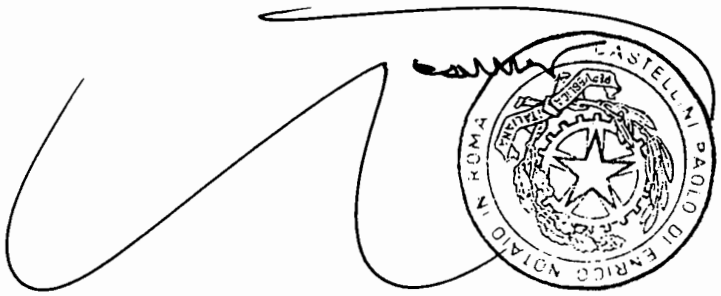


Luciano Festa
(Revisore contabile)

Il presente estratto consta di duecentonovantacinque pagine.

In fede.

Roma, Move —— maggio duemilasette.



Bilancio consolidato 2006

Bilancio di esercizio 2006

PAGINA BIANCA

La *mission* del Gruppo Ferrovie dello Stato

Noi realizziamo per i nostri Clienti opere e servizi nel trasporto ferroviario
e contribuiamo a sviluppare per il Paese un grande progetto di mobilità e di logistica.

Valori sui quali siamo impegnati

La qualità della vita e il successo dei nostri Clienti.
Lo sviluppo dell'Impresa nel rispetto dell'ambiente e del territorio.
L'Innovazione riferimento costante per l'eccellenza.
La lealtà e la professionalità al centro del nostro operare.

Società a socio unico

Sede legale Piazza della Croce Rossa, 1 • 00161 Roma

Telefono 06 4410 3080

Fax 06 4410 4010

Capitale sociale 38.790.425.485 euro interamente versati

Registro Imprese di Roma n. 06359501001

Rea n. 962805

Codice fiscale e partita Iva 06359501001

Organi sociali e Società di Revisione

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	Innocenzo CIPOLLETTA (*)
Amministratore Delegato	Mauro MORETTI (*)
Consiglieri	Luciano CANEPA
	Clemente CARTA
	Stefano ZANINELLI

COLLEGIO SINDACALE

Presidente	Pompeo Cosimo PEPE
Sindaci effettivi	Roberto POLINI
	Santo ROSACE
Sindaci supplenti	Roberto FERRANTI
	Cinzia SIMEONE

SOCIETA' DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers SpA

(*) Nominati nella carica dall'Assemblea in data 8 settembre 2006 in sostituzione di Elio Cosimo Catania e di Roberto Ulissi dimissionari.
Nella stessa data il CdA, sotto la Presidenza di Innocenzo Cipolletta, ha nominato Mauro Moretti Amministratore Delegato.

PAGINA BIANCA

Indice

LETTERA DEL PRESIDENTE

IL GRUPPO NEL 2006

Risultati consolidati raggiunti nel 2006
Principali eventi dell'anno
Risorse umane
Politica ambientale
Rapporto con i clienti

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Quadro macroeconomico
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale
Scenario ferroviario europeo
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo
Gestione finanziaria
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria
di Ferrovie dello Stato SpA
Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate
Investimenti
Attività di ricerca e sviluppo
Azioni proprie della Capogruppo
Altre informazioni:
Indagini e procedimenti giudiziari
Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2006
Decreto legislativo 231/2001
Decreto legislativo 196/2003
Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria per società
Altre attività del Gruppo
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
Evoluzione prevedibile della gestione:
del Gruppo
di Ferrovie dello Stato SpA
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA

BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2006

Stato patrimoniale e conto economico

Stato patrimoniale attivo
Stato patrimoniale passivo
Conti d'ordine
Conto Economico

Nota integrativa

Sezione 1 Contenuto e forma e del bilancio consolidato
Criteri generali
Area di consolidamento
Variazioni area di consolidamento
Metodi di consolidamento
Moneta di conto
Bilanci in valuta
Criteri di valutazione

Sezione 2 Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

Sezione 3 Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Sezione 4 Altre informazioni

Allegato n. 1 Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale
Allegato n. 2 Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto
Allegato n. 3 Elenco delle altre partecipazioni non consolidate
Allegato n. 4 Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento
Allegato n. 5 Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2006
Allegato n. 6 Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2006

Stato patrimoniale e conto economico

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto Economico

Nota integrativa

Sezione 1 Contenuto e forma del bilancio

Sezione 2 Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Sezione 3 Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale attivo
- Stato patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

Sezione 4 Altre informazioni

Allegato n. 1 Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

PAGINA BIANCA

Lettera del Presidente

Gentili Azionisti,

il Vostro Gruppo ha operato nel 2006 in un contesto complesso e difficile sia sul piano finanziario, per il venir meno di importanti trasferimenti da parte dello Stato, sia sul piano gestionale posto il cambio dei vertici subito dopo l'estate.
Sul piano finanziario ed economico, la Legge Finanziaria per il 2006 ha determinato pesanti tagli ai trasferimenti statali (-30%), sia in conto esercizio che in conto investimenti, malgrado l'esistenza di contratti di Servizio e di Programma che invece sono stati onorati da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato. Il Gruppo, inoltre, ha scontato un livello di tariffe fermo da anni e più basso del 30-50% rispetto a quello degli operatori degli altri paesi dell'Unione Europea. In queste condizioni e malgrado l'apporto di risorse deciso dal nuovo Governo nel luglio del 2006, ne hanno risentito gli investimenti e ne sono risultati pesantemente squilibrati i conti economici.
Il risultato consolidato 2006 evidenzia una perdita netta di 2.115 milioni di euro essenzialmente imputabile al deficit registrato dalla società Trenitalia.
Il confronto con la perdita 2005 (465 milioni di euro) indica un peggioramento di 1.650 milioni di euro principalmente determinato dal taglio dei corrispettivi statali, a fronte dei contratti di Programma e di Servizio Pubblico (501 milioni di euro), dall'aumento dei costi operativi al netto delle capitalizzazioni (609 milioni di euro) e dall'iscrizione degli oneri per incentivi all'esodo e per la svalutazione degli Asset della divisione Cargo di Trenitalia (coerentemente con il nuovo piano industriale) per complessivi 697 milioni di euro.

I fenomeni sopra indicati sono stati solo parzialmente compensati dall'aumento dei ricavi del traffico sia nel settore viaggiatori che in quello merci.
In particolare, il comparto viaggiatori nel 2006 (+98 milioni di euro) ha beneficiato del positivo andamento dei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità) e del trasporto pubblico locale, mentre il segmento internazionale ha registrato una flessione per il perdurante effetto della concorrenza dei vettori aerei low cost.
I ricavi da traffico merci hanno registrato un incremento di 192 milioni di euro principalmente grazie all'allargamento dell'area di consolidamento con l'entrata della società Cemat SpA (il cui effetto è quantificato in 127 milioni di euro), e alla ripresa del settore del trasporto merci su *ferro* in Europa.

Sul versante dei costi, il sensibile incremento (609 milioni di euro) è imputabile all'aumento del costo del lavoro legato alle dinamiche salariali, ai maggiori oneri per manutenzione corrente e pulizia dei rotabili e ai maggiori costi per servizi di trasporto della Logistica; oltre all'effetto di minori capitalizzazioni.

Dal punto di vista della situazione patrimoniale, l'esercizio 2006 vede il Capitale investito netto del Gruppo ridursi da 56.487 milioni di euro a 45.461 milioni di euro. Questa riduzione deriva principalmente dagli effetti della Legge Finanziaria 2006 e 2007 prevalentemente a causa della diversa modalità di copertura degli investimenti infrastrutturali (non più attraverso aumenti di capitale sociale ma attraverso contributi in conto impianti) e dell'accollo da parte dello Stato del debito verso Cassa Depositi e Prestiti (già ISPA) per circa 13 miliardi di euro, a suo tempo contratto per la costruzione del sistema dell'Alta Velocità.

Nel corso dell'anno si è proceduto alla revisione del piano investimenti per far fronte, da un lato agli effetti prodotti dalla già citata Legge finanziaria 2006 che ha disposto risorse inferiori rispetto a quelle richieste e dall'altro all'esigenza improrogabile di avviare il generale riassetto della società di trasporto.

Le linee guida alla base del nuovo programma sono finalizzate a garantire: gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti, il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare, delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo, nonché la continuità dei progetti in corso.

Alla luce di quanto sopra gli investimenti 2006, orientati a interventi di natura prioritaria, si sono attestati a quota 7.263 milioni di euro con una flessione rispetto all'esercizio 2005 di 1.265 milioni di euro.

L'85% degli investimenti ha riguardato l'infrastruttura e il 13% il parco rotabile.

Con riferimento al progetto Alta Velocità si segnala l'attivazione, nel 2006, della tratta Roma-Napoli, della tratta Torino-Novara e della porzione del lotto Modena est-Bologna della tratta Milano-Bologna, nonché la penetrazione urbana relativa al nodo di Roma.

L'esercizio 2006 è stato peraltro caratterizzato dal nuovo calcolo degli ammortamenti dell'infrastruttura, introdotto a seguito della Legge Finanziaria 2006, effettuato con il metodo delle quote variabili sulla base del rapporto tra quantità prodotte (identificate nei treni – km) e quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione la cui scadenza è fissata per il 2060.

Nonostante le difficoltà finanziarie, l'azienda ha continuato a fornire nel 2006 i suoi servizi, migliorando il già elevato livello di sicurezza, investendo in nuove tecnologie e recuperando, nel corso dell'anno, livelli più accettabili di puntualità.

***

In questo difficile quadro economico e finanziario, descritto dal bilancio 2006, appena assunta la gestione (l'8 settembre 2006), assieme al nuovo Amministratore Delegato Mauro Moretti, abbiamo avviato un cambiamento negli indirizzi gestionali al fine di assicurare un recupero del controllo di gestione in tempi rapidi e il rilancio del Gruppo attraverso un per-

corso di risanamento interno, in un'ottica di recupero di efficienza e di produttività, e di sostegno ai progetti di sviluppo per il futuro. E' stato così redatto un nuovo Piano Industriale per il periodo 2007-2011, i cui lineamenti sono stati condivisi dai Consigli di Amministrazione delle società e di Capogruppo a fine dicembre 2006.

La filosofia del nuovo piano industriale si ispira all'obiettivo di assicurare un riequilibrio finanziario dell'azienda in tempi brevi, senza sacrificare lo sviluppo, ma anzi puntando a un recupero sensibile dei ricavi, sia attraverso un aumento dei servizi forniti, sia attraverso una ridefinizione dei rapporti con lo Stato.

In particolare, si punta al completamento entro il 2009 della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli (950km), che comporterà un aumento del traffico di media e lunga percorrenza connesso con la nuova linea e un sensibile incremento del traffico locale (pendolari) nelle aree metropolitane liberate dalla nuova linea AV/AC, oltre a un miglioramento della qualità del servizio in termini di puntualità e di frequenza.

Verrà attuato un consistente piano di acquisizione del materiale rotabile per disporre dei mezzi atti a fornire nuovi e più adeguati servizi di trasporto alle persone, possibile anche in ragione dell'aumento dell'offerta di traffico inerente alla messa in funzione delle nuove linee di AV/AC.

Verrà riorganizzata la società Trenitalia, con particolare riferimento al segmento del trasporto merci che dovrà assumere nuove funzioni come operatore di logistica in un quadro di revisione della sua articolazione territoriale.

Il finanziamento di questo piano di sviluppo dovrà trovare fonti sia interne che esterne. Sul piano interno, è stata avviata una consistente azione di contenimento e ottimizzazione dei costi generali al fine di dedicare il massimo delle risorse alla qualità dei servizi. Si farà ricorso a quelle tecnologie che consentono di migliorare i servizi e di ridurre i costi di gestione. Si procederà alla riqualificazione delle risorse umane per favorire processi di mobilità e di continuo adattamento alle esigenze del servizio.

Sul piano esterno, è necessaria una certezza di rispetto da parte della committenza pubblica dei contratti di programma e di servizio, un adeguamento delle risorse in linea con gli obiettivi del piano di mobilità e più vicini a quelli che in altri paesi europei sono dedicati al sistema delle ferrovie, una rielaborazione del sistema tariffario sulla base di quanto già avviene per gli altri nostri concorrenti europei. Senza una tale azione e senza certezze di corresponsione degli impegni presi, non sarà possibile mantenere il livello del servizio e raggiungere risultati di miglioramento e di risanamento.

E' per altro da avvertire che le linee di questo piano hanno già trovato una prima applicazione sia nelle azioni messe in opera nell'azienda (tra le quali, il controllo dei costi di gestione, l'avvio di un processo di riorganizzazione societaria, un primo adeguamento delle tariffe nel segmento di trasporto non vincolato da contratti di servizio), sia nelle azioni del Governo che, subito dopo il suo insediamento, ha compensato parzialmente la riduzione del contratto di Programma e ha rialzato i trasferimenti dello Stato al Gruppo Ferrovie dello Stato con la Legge Finanziaria 2007, pur senza ripristinare i livelli del 2005 e pur senza provvedere alla copertura dei crediti che si sono determinati in capo all'azien-

da in seguito al non rispetto dei precedenti contratti.

In definitiva, l'attuazione del piano industriale appena rappresentato si pone l'obiettivo dell'ampliamento dell'offerta di mobilità in linea con le esigenze del Paese, del raggiungimento di adeguati standard qualitativi e di sicurezza del servizio erogato al cliente, della prosecuzione degli investimenti infrastrutturali, sia sulla rete convenzionale che sul sistema AV/AC e del ritorno all'equilibrio economico previsto, a livello di Gruppo, a partire dalla fine del 2009.

Sono questi impegni che l'azienda si sente di prendere, grazie al patrimonio di conoscenze e di tecnologie accumulate nel passato e alla professionalità e disponibilità delle sue risorse umane, che mai sono venute meno anche nei momenti di forte difficoltà.

Innocenzo Cipolletta

Il Gruppo nel 2006

Risultati consolidati raggiunti nel 2006

PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI

	2006	2005
Ricavi operativi	6.706	6.875
Costi operativi	7.356	6.747
Margine operativo lordo	(650)	128
Risultato operativo	(1.354)	(374)
Risultato netto	(2.115)	(465)
Capitale investito netto	45.461	56.487
Patrimonio netto	36.444	38.539
Indebitamento finanziario netto	9.017	17.948
Debt/Equity	0,25	0,47
Investimenti tecnici del periodo	7.263	8.528
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	(1.500)	316

PRINCIPALI DATI OPERATIVI

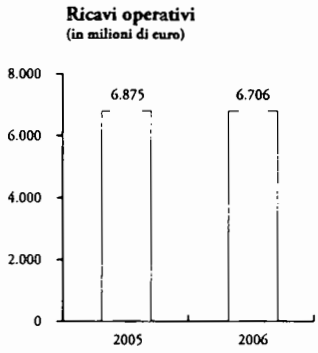
	2006	2005
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.295	16.225
Viaggiatori km (milioni) [1]	48.190	48.057
Tonnellate km (milioni) [2]	22.907	22.199
Dipendenti [3]	98.002	97.599

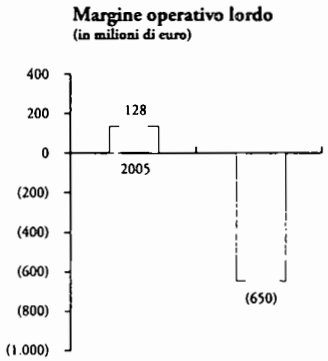
Valori in milioni di euro

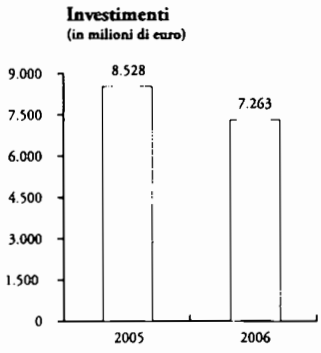
[1] Include il traffico su gomma

[2] Dato riferito al solo trasporto ferroviario

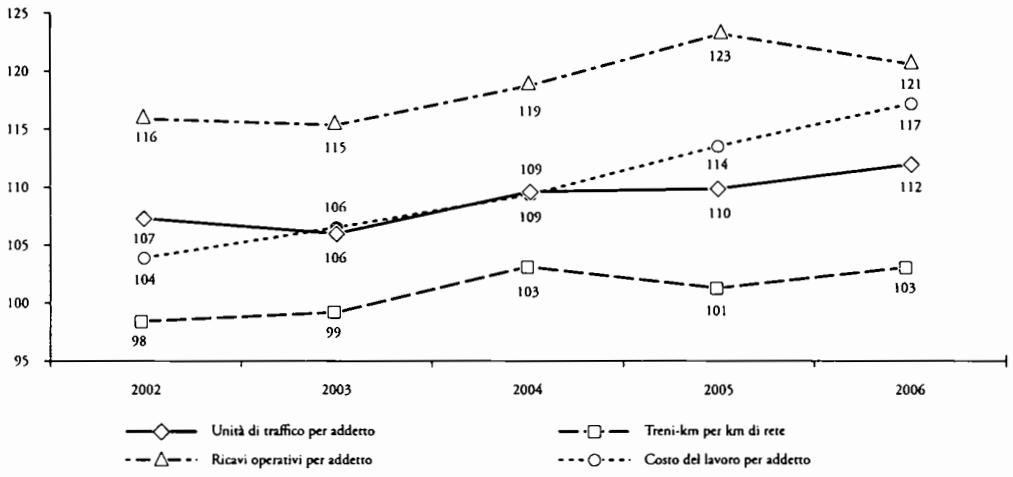
[3] Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)







EVOLUZIONE DEI PARAMETRI AZIENDALI



Valori in milioni di euro

Principali eventi dell'anno

Interventi normativi

MAGGIO

- Viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il nuovo testo unitario sugli appalti pubblici (anche denominato *Codice de Lise*) approvato con decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE". Con il Codice, in vigore dal 1° luglio 2006, sono state accorpate in unico testo per la prima volta la normativa nazionale in materia di appalti pubblici in armonia con le norme comunitarie. Si evidenzia che il decreto all'art. 1 comma 2 specifica che *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.*
- L'Agenzia del Territorio emana, in data 16 maggio, la Circolare n. 4/2006 con la quale viene asserito 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 o altro, pur compresi nel recinto di una stazione (per esempio 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.*

  Gli immobili sede di stazione ferroviaria del Gruppo sono attualmente iscritti in catasto indistintamente con categoria "E1" - categoria esente da ICI. Le indicazioni fornite dalla circolare sono state effettivamente confermate dal successivo decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262 (convertito in legge 24 novembre 2006, n. 286) il quale stabilisce 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 a uso commerciale, industriale, a ufficio privato ovvero a usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale.* Lo stesso decreto stabilisce che:
  - sono a carico dei soggetti intestatari gli adempimenti necessari per la revisione della qualificazione e, quindi, della rendita catastale delle unità immobiliari citate; la dichiarazione in catasto dovrà essere effettuata entro il 3 luglio 2007;
  - 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;
  - 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 sono state avviate le attività per adempiere al dettato normativo sopra descritto, in via prioritaria, con riferimento alle 14 *grandi* e alle 103 *medie* stazioni ferroviarie, di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e gestite rispettivamente da Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA.

LUGLIO

- Il Decreto Legge 4 Luglio 2006 n. 223, convertito con modificazioni dalla Legge 4 Agosto 2006 n. 248 (Legge Visco-Bersani), introduce alcune rilevanti misure per le imprese in materia di imposte indirette e dirette. Più in dettaglio:
  - in materia di imposte indirette, le modifiche che maggiormente interessano il Gruppo sono quelle che stabiliscono l'esenzione Iva per la vendita degli immobili a uso abitativo. La conseguenza diretta della modifica è l'aumento significativo del pro-rata di indetraibilità sull'Iva acquisti. Il decreto ha inoltre previsto l'obbligo di registrazione dei contratti di locazione relativi a immobili non abitativi, pur in presenza dell'opzione per il regime Iva, con l'applicazione dell'imposta proporzionale di registro nella misura dell'1%;
  - in materia di imposte dirette è stata stabilita l'indeducibilità fiscale, del costo delle aree sulle quali insistono fabbricati strumentali. 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 e 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 2006 anche per le quote di ammortamento in corso di deduzione relative ai 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 quanto concerne le previsioni normative relative allo stesso decreto in materia di finanziamento all'infrastruttura si rinvia all'apposito paragrafo Investimenti - finanziamento degli investimenti - della presente Relazione.

DICEMBRE

- Il 27 dicembre 2006 viene emanata la legge finanziaria 2007 che introduce rilevanti novità in materia di finanziamento dell'infrastruttura con riferimento all'accollo del debito verso Cassa Depositi e Prestiti da parte dello Stato e la previsione della liquidazione del patrimonio separato di Infrastrutture SpA (fusa per incorporazione a seguito della finanziaria 2006 in Cassa Depositi e Prestiti). Per gli opportuni dettagli in merito al disposto normativo della finanziaria 2007, e anche della finanziaria 2006, si rinvia all'apposito paragrafo Investimenti - Finanziamento degli investimenti - della presente Relazione.

Operazioni straordinarie

GENNAIO

- Diviene efficace l'atto di scissione parziale, stipulato in data 6 dicembre 2005, con il quale TAV SpA trasferisce a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in qualità di beneficiaria, il ramo d'azienda composto dal "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli - sub tratta Roma Gricignano". Il valore del patrimonio netto di TAV SpA, a seguito della scissione, si è ridotto di 2.103.927.704,18

euro di cui 1.862.599.562,04 euro quale capitale sociale e 241.328.142,14 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Il patrimonio netto della beneficiaria RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA non subisce alcuna variazione, in quanto la differenza tra i valori attivi e passivi derivanti dalla scissione, assunti nel patrimonio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, trovano contropartita nella riduzione della partecipazione in TAV SpA, per un importo corrispondente alla variazione del patrimonio netto della stessa.

- Viene sottoscritto tra TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA l'Atto di scissione per l'assegnazione a quest'ultima del ramo d'azienda composto dalla "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano". Ai fini contabili la scissione ha avuto effetto dal 1° febbraio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV SpA, a seguito della scissione, si è ridotto di 1.237.747.763,34 euro di cui 1.155.579.250,00 euro quale capitale sociale e 82.168.513,34 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Conseguentemente, come precedentemente illustrato, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ridotto il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.
- Viene sottoscritto l'Atto di scissione parziale tra Ferrovie Real Estate SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con il quale sono retrocessi a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA taluni immobili, ricadenti negli ambiti della stazione di Torino Porta Susa, Spina 1 e Spina 2, a suo tempo ceduti con la scissione del 28 ottobre 2003 e risultati, invece, non correlati al patrimonio della stessa Ferrovie Real Estate SpA. La scissione, con effetti dal 24 gennaio 2006, ha comportato un aumento di capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di 46.006.114,00 euro (ed una riduzione di pari importo per Ferrovie Real Estate SpA).

GIUGNO

- Le Assemblee straordinarie di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferrovie Real Estate SpA deliberano l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di Ferrovie Real Estate SpA mediante assegnazione di una porzione del patrimonio immobiliare non asservito alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura. L'atto di scissione parziale è stato stipulato in data 4 agosto 2006. Conseguentemente il capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA si è ridotto di 70.000.000 euro mediante annullamento di n. 70.000.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, mentre il capitale sociale di Ferrovie Real Estate SpA è aumentato del medesimo importo, mediante emissione di n. 70.000.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, assegnate all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA.

SETTEMBRE

- In previsione dell'entrata in esercizio di una porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena Est-Bologna della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, viene stipulato tra TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, l'atto di scissione parziale, che prevede l'assegnazione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del relativo ramo di azienda. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 aprile 2006 e ha avuto effetto dal 1°ottobre 2006. Il valore del

patrimonio netto di TAV SpA si è ridotto di 58.228.627 euro di cui 58.091.627 euro quale capitale sociale e 137.000 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, come illustrato per le due precedenti scissioni delle tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità, ha ridotto il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.

DICEMBRE

- Viene stipulato tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA, in linea con quanto definito nell'atto di scissione della "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" l'atto di scissione denominato "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" composto dal sedime e opere accessorie. Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 e avrà effetto dal 1° gennaio 2007. Il valore del patrimonio netto di TAV si ridurrà di 14.556.466 euro, di cui 13.991.668 euro quale capitale sociale e 564.798 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Anche in tal caso, a fronte delle attività e passività ricevute, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ridurrà il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.
- Viene stipulato l'atto di scissione parziale tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA che prevede l'assegnazione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma - Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali". Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 e avrà effetto dal 1° gennaio 2007. Il valore del patrimonio netto assegnato di TAV SpA si ridurrà di 94.933.543 euro di cui 94.172.581 euro quale capitale sociale e 760.962 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ridurrà il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.

Partecipazioni

Acquisti e vendite partecipazioni

FEBBRAIO

- FS Cargo SpA acquisisce dalla Iveco SpA, una quota pari al 5,638% del capitale sociale della Cemat SpA, corrispondente a n. 394.692 azioni del valore nominale di 1 euro cadauna al prezzo complessivo di 2.600.000 euro. L'acquisizione ha comportato il passaggio della partecipazione di FS Cargo SpA nel capitale della Cemat SpA dal 47,644% al 53,282% e, di conseguenza, il controllo della partecipata e la sua inclusione nell'area di consolidamento.
- In conseguenza dell'operazione precedentemente descritta, anche la società SGT – Società Gestione Terminali Ferro Stradali SpA – diventa controllata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA, attraverso la partecipazione di Cemat SpA (43,75%) e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (43,75%).

MARZO

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento, costituiscono una nuova società denominata "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA" tramite conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA della partecipazione nella BBT SE (Galleria di Base del Brennero), al valore risultante dalla relazione peritale di cui all'art. 2343 del codice civile, da cui è scaturita una plusvalenza di 11.093mila euro, e tramite conferimenti in denaro da parte delle Province Autonome. La società, con capitale sociale di 49.090.910,00 euro, ha sede in Roma e ha per oggetto l'attività di gestione della partecipazione in BBT SE. La partecipazione di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è pari all'88% del capitale sociale.

APRILE

- Grandi Stazioni Edicole Srl (100% Grandi Stazioni SpA) acquisisce una quota di partecipazione pari al 50% del capitale investito della VVO Srl avente a oggetto la gestione diretta e indiretta di attività di distribuzione e vendita di materiale editoriale, generi di cartoleria e affini, in ogni e qualsiasi forma, e in particolare la gestione dei punti di vendita di giornali, quotidiani e periodici. La società ha capitale sociale di 10.000 euro.

LUGLIO

- Viene costituita la società Trenitalia Logistic France Sas società di diritto francese che ha come oggetto sociale principale il trasporto merci nel territorio francese e il cui capitale sociale pari a 1.200.000 euro è interamente detenuto da FS Cargo SpA.
- L'Assemblea dei soci della Ferport Srl delibera l'abbattimento del capitale sociale per perdite pregresse e il suo contestuale aumento a 712.000 euro. La quota emessa viene sottoscritta dal nuovo socio Abaco Logistica Srl che ha così acquisito il 49% del capitale. Serfer SpA (100% di Trenitalia SpA) risulta pertanto proprietaria del 51%.
- Ferrovie Real Estate SpA cede a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA l'intera partecipazione, pari al 100% del capitale sociale, della società Medie Stazioni Due Srl a un prezzo pari al valore nominale di 50.000,00 euro. In data 28 luglio 2006 l'Assemblea straordinaria della società delibera, tra l'altro, di trasformare la società in una SpA modificando la denominazione sociale in Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA (TSI SpA). La Società ha lo scopo la realizzazione della nuova stazione Tiburtina e la riqualificazione e trasformazione urbanistica delle aree limitrofe.

SETTEMBRE

- L'Assemblea dei soci della Ferport Napoli Srl delibera l'abbattimento del capitale sociale per perdite pregresse e il suo contestuale aumento a 480.000 euro. La quota emessa, pari a 72.000 euro, è stata sottoscritta dal nuovo socio Interporto Campano SpA, che ha così acquisito il 15% del capitale sociale. La compagine sociale risulta così composta: Serfer SpA 51%, Autorità Portuale di Napoli 34%, Interporto Campano SpA 15%.
- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA acquisisce una quota di partecipazione sociale del valore nominale di 300.000,00 euro, (di cui ha versato il 25% per 75.000,00 euro) pari a 1/3 del capitale sociale della "Terminal Tremestieri Srl", con sede legale in Messina approdo Tremestieri. Il capitale sociale sottoscritto è pari a 900.000 euro di

cui versato per 225.000 euro. La Società ha per oggetto sociale l'attività di completa gestione dell'approdo, per navi destinate al traghettamento attraverso lo stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.

OTTOBRE

- L'Assemblea dei soci di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA delibera di approvare la cessione alla Provincia di Verona della quota detenuta nella società Tunnel Ferroviario del Brennero Finanziaria di Partecipazioni SpA fino a un massimo del 6%. In data 13 dicembre 2006, con contratto di compravendita di Azioni, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ceduto alla Provincia di Verona il 6% delle azioni possedute per un valore complessivo di 3.245.455 euro. La partecipazione azionaria di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA scende all'82% del capitale sociale.
- Nello stesso mese il Consiglio di Amministrazione della società Tunnel Ferroviario del Brennero Finanziaria di Partecipazioni SpA (in forza della delibera Assembleare dei soci del 15 giugno 2006 che aveva deliberato di aumentare in una o più tranche il capitale sociale sociale da 49.090.910 euro a 99.090.910 euro) ha deliberato la seconda tranche di aumento di capitale sociale per un importo pari a 10.000.000,00 euro da sottoscrivere e versare entro il 31 dicembre 2006. Tale somma è stata successivamente ridotta a 5.000.000 euro a seguito del mutato fabbisogno finanziario. Le Province Autonome di Bolzano e Trento e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 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 la partecipazione detenuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è salita all'82,418% del capitale sociale. La registrazione di tale operazione è intervenuta nel mese di Gennaio 2007.

Operazioni sul capitale

GENNAIO

- Il 30 gennaio è avvenuto un ulteriore aumento di capitale di Trenitalia SpA di 151.793.000 euro con le stesse modalità delle ricapitalizzazioni effettuate nel 2005. A seguito di tale aumento, il capitale sociale è passato da 2.896.457.000 euro a 3.048.250.000 euro. L'attestazione del nuovo importo è stata iscritta presso il registro delle Imprese di Roma il 6 febbraio 2006.

FEBBRAIO

- L'Assemblea straordinaria dei soci di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato di aumentare il capitale sociale da 29.979.005.499 euro a 32.623.697.107 euro mediante emissione di n. 2.644.691.608 nuove azioni ordinarie del valor unitario di 1,00 euro da offrire in opzione al socio unico Ferrovie dello Stato SpA che ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale.

MAGGIO

- Il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia SpA, esaminata la situazione patrimoniale della società al 31 marzo 2006, delibera di convocare l'Assemblea dei soci per gli opportuni provvedimenti, ai sensi dell'art. 2446 del Codice Civile.

GIUGNO

- L'Assemblea straordinaria di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nell'ambito di una complessiva ricapitalizzazione di 1 miliardo di euro, assume le seguenti principali deliberazioni:
  - aumento del capitale sociale per un importo di 250 milioni di euro da offrire in opzione alla pari al socio unico; detto aumento sarà sottoscritto e versato entro il 31 gennaio 2007;
  - attribuzione al Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2443 del codice civile, della facoltà di 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 in opzione alla pari al socio unico, ai sensi di legge, secondo determinate modalità. La delega potrà essere esercitata a partire dall'esercizio sociale 2007 ed entro il 23 giugno 2010. Il capitale sociale non potrà essere aumentato per un importo superiore a 250 milioni di euro per ciascun esercizio.

LUGLIO

- L'Assemblea dei soci di Trenitalia SpA del 12 luglio 2006 delibera di ripianare le perdite risultanti dalla situazione patrimoniale al 31 marzo 2006 pari a 1.304.074.343 euro attraverso l'utilizzo integrale della riserva straordinaria per 38.606.766 euro, l'utilizzo integrale della riserva legale per 28.237.641 euro, l'abbattimento del capitale sociale di 1.237.229.500 euro e il versamento di 436 euro. La stessa Assemblea delibera di aumentare il capitale sociale di 758.963.500 euro e quindi da 1.811.020.500 euro a 2.569.984.000 euro. L'Azionista unico Ferrovie dello Stato SpA ha integralmente sottoscritto l'aumento di capitale predetto e ne ha liberato l'intero ammontare mediante rinuncia per un corrispondente importo di 758.963.500 euro al credito vantato nei confronti della controllata Trenitalia SpA in relazione al pagamento del prezzo per "cessione del ramo d'Azienda Trasporto".
- L'Assemblea straordinaria dei soci di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha deliberato l'aumento del capitale sociale di un importo pari a 50.000.000 euro passando quindi da 32.623.697.107 euro a 32.673.697.107 euro mediante emissione di n. 50.000.000 nuove azioni ordinarie del valor unitario di 1,00 euro. Il socio unico Ferrovie dello Stato SpA ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale.

NOVEMBRE

- Il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia SpA constatando, dall'esame dello stato patrimoniale della società al 30 settembre 2006, l'esistenza di una perdita superiore al terzo del capitale sociale, dispone di convocare l'Assemblea per le deliberazioni conseguenti di cui all'art 2446 del codice civile. L'Assemblea tenutasi il 9 marzo 2007 ha preso atto di detta situazione patrimoniale aggiornata e ha rinviato l'adozione delle determinazioni di competenza così come consentito dal codice civile. Con riferimento alla situazione al 31 dicembre 2006 della società, da cui si evince il permanere delle condizioni di cui all'art. 2446, si rinvia all'apposito paragrafo "Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo".

Finanziamenti

GENNAIO

- Viene effettuato l'ultimo tiraggio per 746 milioni di euro a valere sul Project Loan Tranche n. 15, stipulato con Infrastrutture SpA - ora Cassa Depositi e Prestiti - il 10 agosto 2005 di competenza di TAV SpA per 666 milioni di euro e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 80 milioni di euro.

MARZO

- Ferrovie dello Stato SpA e TAV SpA concludono con Société Générale due operazioni di cessione dei crediti Iva relativi agli anni 1998 e 1999 e dei relativi interessi maturati e maturandi che verranno liquidati dall'Agenzia delle Entrate. La struttura di entrambe le operazioni prevede l'impegno da parte delle società al riacquisto, dopo dieci anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione eventualmente non ancora rimborsati dall'Agenzia delle Entrate. Il corrispettivo della cessione è costituito dal capitale e dagli interessi maturati sino alla data di cessione per un importo complessivo pari a 412 milioni di euro (per Ferrovie dello Stato SpA) e di 245 milioni di euro (per TAV SpA). All'operazione di cessione è collegata un'operazione di "Interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato SpA/TAV SpA e Société Générale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa derivanti dagli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa da Société Générale per il pagamento del corrispettivo, e dagli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. Si evidenzia che la Société Générale ha incassato in data 7 marzo 2007 i crediti ceduti da TAV SpA.

APRILE

- Viene erogata la seconda tranche per 325 milioni di euro del finanziamento concesso da Bei a Trenitalia SpA e destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per il progetto di riassetto e riammodernamento del materiale rotabile. La scadenza è prevista a 12 anni con un rimborso in "ammortamento italiano" a partire dall'ottavo anno. Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato controgaranzie a favore del pool di banche fidejubenti per la Bei e nell'interesse di Trenitalia SpA.

MAGGIO

- Ferrovie dello Stato SpA emette tre prestiti obbligazionari (rispettivamente serie 12/13/14) per un ammontare complessivo di 600 milioni, interamente sottoscritti dalla società Eurofima SA e destinati al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA nell'ambito del programma di ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso è previsto dopo 10 anni per 310 milioni di euro e dopo 20 anni per 290 milioni di euro. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere.

AGOSTO

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferrovie Real Estate SpA hanno stipulato un accordo quadro di finanziamento con Banca di Roma in base al quale le due società hanno il diritto di accedere a una provvista massima rispettivamente di 1.000 milioni di euro e di 300 milioni di euro da utilizzarsi in relazione a eventuali fabbisogni finanziari. Contestualmente è stata erogata la prima tranche del finanziamento a RFI - Rete

Ferroviaria Italiana SpA per un importo pari a 475 milioni di euro. Il debito di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è stato poi trasferito alla consociata Ferrovie Real Estate SpA nell'ambito della scissione del 4 agosto 2006. Nel mese di dicembre è stata erogata una seconda tranche a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 150 milioni di euro. Entrambe le tranche sono assistite da fideiussione della Capogruppo. Il rimborso è previsto entro i 7 anni, con possibilità di rimborso anticipato. L'operazione é stata strutturata da Ferrovie dello Stato SpA che opera peraltro in qualitá di garante per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e per Ferrovie Real Estate SpA.

DICEMBRE

- Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 12300 del 7 dicembre 2006, viene autorizzata l'attualizzazione dei contributi quindicennali dal 2007 al 2021, previsti dalla legge finanziaria 2006, per l'ammontare complessivo di 2.900 milioni di euro. Tale operazione si è concretizzata con la stipula da parte Ferrovie dello Stato SpA di un mutuo con Cassa Depositi e Prestiti per un valore di 2.180 milioni di euro. L'operazione ha durata pari a 15 anni con ammortamento mediante n. 30 rate semestrali a valere sui contributi stanziati dalla suddetta legge.
- Con riferimento a quanto previsto nella finanziaria 2007 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. L'accollo ha effetto con decorrenza 27 dicembre 2006. In particolare la riduzione dei debiti finanziari, per l'accollo da parte dello Stato, ammonta a 8.008,3 milioni di euro per TAV SpA e a 4.941,6 milioni di euro per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo Investimenti - Finanziamento degli investimenti - della presente Relazione.

Altri eventi

FEBBRAIO

- Il 10 febbraio entra in funzione, in concomitanza con le Olimpiadi invernali, la linea Torino-Novara, prima parte della linea veloce che collegherà Torino a Milano e dal 27 febbraio sono state raddoppiate le corse giornaliere che collegano il capoluogo lombardo con quello piemontese.
- Viene siglato a Roma il Protocollo d'Intesa tra Campidoglio, Regione Lazio, Province del Lazio e Ferrovie dello Stato SpA alla presenza dell'Amministratore Delegato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per potenziare il trasporto pubblico su rotaia nell'intera Regione.
- L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato il 10.2.2006 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 SpA da parte di Trenitalia SpA. Tale circostanza determina una situazione di asimmetria tra i concorrenti del mercato del trasporto, essendo Cemat SpA gestore di 20 dei 46 terminali merci affidati in concessione a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; quest'ultima dovrà, quindi, identificare gli impianti che dovranno rientrare sotto la propria responsabilità.

MARZO

- Viene firmato il Contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA per gli anni 2004-2005. Il contratto si riferisce al settore passeggeri, mentre quello relativo al settore merci è tuttora in fase di perfezionamento, avendo ricevuto, il 17 novembre 2006, l'approvazione del Cipe ed essendo attualmente all'esame delle competenti Commissioni Parlamentari.
- E' stato approvato dal Cipe l'Accordo preliminare al 4° Addendum al Contratto di Programma.

GIUGNO

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA vince il più importante premio mondiale per la ricerca ferroviaria, il Best Paper Award 2006, al termine del 7° World Congress on Railway Research (WCRR) che si è tenuto a Montréal dal 4 all'8 giugno. A essere premiata nell'ambito della sezione Safety e Security, Train Control Technology, è stata la relazione della Direzione Tecnica di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che descriveva l'ERTMS/ETCS-Livello 2, sistema in cui l'Italia è assolutamente all'avanguardia rispetto agli altri Paesi europei, avendolo applicato sulle tratte AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara già in esercizio. Il Best Paper Award WCRR 2006 consegnato alla delegazione italiana, alla presenza delle massime personalità del settore ferroviario nord-americano, è un importante riconoscimento all'esperienza e all'attività svolta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. 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.

LUGLIO

- Viene siglato un accordo tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, la Regione Emilia Romagna, la Provincia e il Comune di Bologna che ha come principali obiettivi la realizzazione di un grande progetto di riassetto urbano di un'importante parte della città di Bologna, la valorizzazione delle funzioni complessive del nuovo terminal e il miglioramento dell'accessibilità al sistema di stazione.
- Viene firmato l'Accordo quadro tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e la Regione Lazio che avrà la diretta titolarità delle tracce riguardanti il Trasporto Pubblico Locale (TPL) offerte dal gestore dell'infrastruttura.
- Viene siglato a Roma il Protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento della linea Roma-Napoli-Bari tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferrovie dello Stato SpA, il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dei Trasporti, la Regione Campania e la Regione Puglia.
- Viene firmato un protocollo di intesa tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Comune e Provincia autonoma di Bolzano con il quale i due enti locali si impegnano a costruire la nuova stazione e le nuove linee per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in cambio della cessione gratuita di 34 ettari di terreni "liberati" dai binari ferroviari, in una zona più marginale.
- Viene 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 SpA o 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 901.765.500,00 euro a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

SETTEMBRE

- In data 8 settembre l'Assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato SpA ha proceduto con la nomina di due consiglieri di amministrazione nelle persone del Prof. Innocenzo Cipolletta e dell'Ing. Mauro Moretti. L'Assemblea ha altresì nominato il Prof. Cipolletta alla carica di Presidente. Nella stessa data si è riunito il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA sotto la presidenza del Prof. Innocenzo Cipolletta, che, secondo le indicazioni dell'Assemblea dei soci, ha proceduto alla nomina dell'Ing. Mauro Moretti ad Amministratore Delegato. La composizione del Consiglio di Amministrazione è pertanto così determinata: Prof. Innocenzo Cipolletta, Ing. Mauro Moretti, Avv. Luciano Canepa, Ing. Clemente Carta e Dott. Stefano Zaninelli.
- In data 13 settembre sono incassati da parte di TAV SpA crediti Iva chiesti a rimborso, relativi ai primi tre trimestri degli anno 2002-2003, per un ammontare, comprensivo degli interessi maturati, pari a 372 milioni di euro.

NOVEMBRE

- Vengono emanate le disposizioni inerenti la definizione del nuovo assetto organizzativo societario di Trenitalia SpA con cui viene ripristinata la divisione Trasporto Regionale e vengono previsti alcuni presidi straordinari di controllo a livello di Capogruppo. Sono stati inoltre attribuiti obiettivi di qualità e di efficienza alle tre Divisioni di mercato Passeggeri Nazionale e Internazionale, Regionale e Cargo, riportando responsabilità e leve gestionali e operative all'interno dei singoli business.

DICEMBRE

- Con la sottoscrizione, in data 23 dicembre 2006, 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 - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Comune di Roma, si è riavviato il progetto "Roma Tiburtina" finalizzato alla valorizzazione e dismissione di aree di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, funzionalmente connesse con la nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità, che verrà finanziata, per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, dai proventi dell'operazione. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 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.
- In relazione ai crediti Iva della Capogruppo, relativi agli anni 2000 e 2001, viene disposto da parte dell'Agenzia delle Entrate il pagamento per l'importo complessivo di 268 milioni di euro.

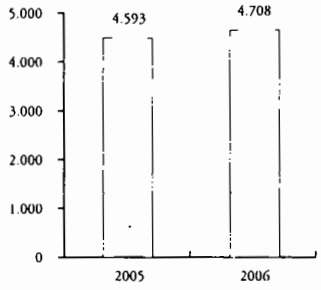
Risorse umane

Il numero di dipendenti del Gruppo è passato dai 97.599 del 31 dicembre 2005 ai 98.002 del 31 dicembre 2006 scontando un aumento netto di 403 unità.

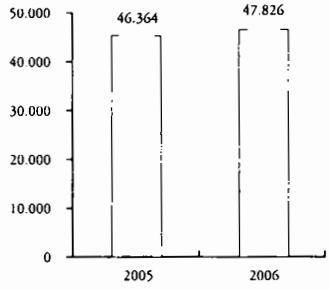
MIGLIAIA DI UNITÀ DI TRAFFICO PER ADDETTO

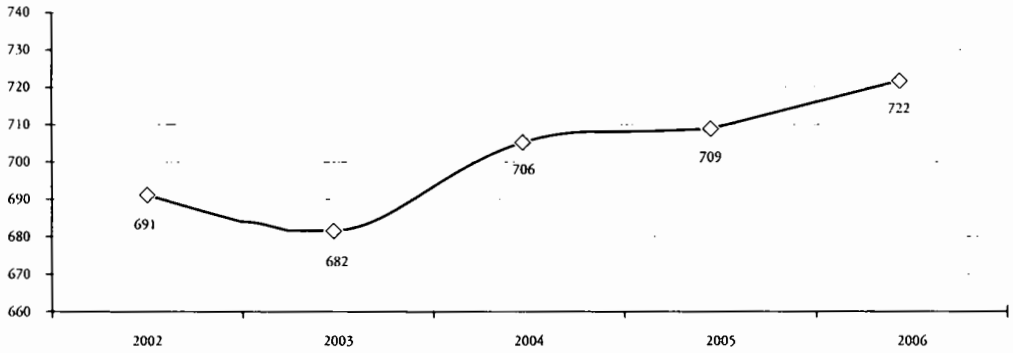
DIPENDENTI AL 31.12.2005	**97.599**
Entrate	4.529
Uscite	4.126
DIPENDENTI AL 31.12.2006	**98.002**
CONSISTENZA MEDIA 2005	**99.057**
CONSISTENZA MEDIA 2006	**98.447**

Costo del lavoro
(in milioni di euro)



Costo medio del lavoro per addetto
(unità di euro/n° medio dipendenti)





LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Lo sviluppo delle Relazioni industriali nel 2006 ha visto il Gruppo Ferrovie dello Stato impegnato, nella prima parte dell'anno, nella definizione, d'intesa con Agens, dell'Accordo nazionale sull'Apprendistato professionalizzante, in applicazione dell'art. 49 del D.Lgs. n. 276/2003, che ha sostituito la precedente disciplina dell'apprendistato definita nel contratto collettivo nazionale di lavoro delle Attività Ferroviarie.

Nel corso del mese di gennaio è stata inoltre raggiunta una intesa che affronta le specifiche problematiche connesse alla revisione dei processi industriali (manutenzione rotabili, logistica, manutenzione infrastruttura, movimento) e favorisce la prosecuzione dei confronti già avviati con le società operative a partire della seconda metà del 2005.

Nel corso dell'anno è inoltre proseguita la consueta collaborazione con il Comitato pari opportunità (CPO), per la realizzazione di progetti di azione positiva.

A livello europeo un impegno particolare è stato volto a dare impulso all'attività del Comitato Dialogo Sociale del settore ferroviario, del quale Ferrovie dello Stato SpA ha attualmente la vice-presidenza.

Come previsto dall'accordo su alcuni aspetti dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità (recepito in Direttiva 2005/47/CE del 18 luglio 2005), nel corso dell'anno è stato avviato il confronto tra CER ed ETF per la rinegoziazione della clausola sui riposi consecutivi fuori residenza.

Nel quadro dei rapporti con i diversi soggetti istituzionali regolatori va sottolineato il continuo rapporto intrattenuto con il Garante per la privacy e con la Commissione di garanzia per il controllo sull'esercizio del diritto di sciopero. In particolare, è risultata intensa l'attività di consultazione di Ferrovie dello Stato SpA in occasione di forme di agitazione anormali aventi per oggetto il rifiuto di macchinisti di utilizzare le locomotive attrezzate con il VACMA.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, si è provveduto alle necessarie attività di adeguamento delle disposizioni statutarie del Fondo correlate alla attuata riforma della previdenza complementare e del trattamento di fine rapporto, curando in particolare, su quest'ultimo aspetto, la gestione applicativa interna delle novità introdotte dalla legge Finanziaria per il 2007.

LE POLITICHE DI GESTIONE DEL PERSONALE E SVILUPPO DEL PERSONALE

Nel corso del 2006 è proseguito l'impegno nel campo della gestione e dello sviluppo delle risorse umane.

Sono proseguiti nel 2006 i processi di ricerca e selezione finalizzati soprattutto a presidiare il turn over del personale impiegato nei settori operativi, o, in generale, relativi all'esercizio ferroviario, non tralasciando l'inserimento di risorse laureate in possesso di elevati requisiti. Al riguardo, è stato dato ulteriore impulso alle politiche di *employer branding*, focalizzate ad accrescere l'attrattività del Gruppo presso i giovani laureati, in particolare ingegneri; a tal fine sono state attivate specifiche iniziative di collaborazione con prestigiosi atenei, quali, per esempio, i Politecnici di Milano e Torino.

LA FORMAZIONE

Le attività formative del 2006 hanno mirato al consolidamento e allo sviluppo delle competenze dei diversi target, per accompagnare la crescita nel ruolo, favorire l'integrazione e la conoscenza del sistema ferroviario, condividere le conoscenze di Gruppo, sviluppare il senso di appartenenza.

In particolare per i Dirigenti, conclusi i moduli sul *Marketing, Economics* e *Leadership*, è stato avviato un ciclo di incontri sulla *Comunicazione* per aumentare l'efficacia dei messaggi, sia nei contesti aziendali che all'esterno. Alcuni di questi hanno partecipato, in un contesto internazionale di pregio, alla formazione per il confronto con altre realtà del settore, lo sviluppo della dimensione strategica, la creazione di una rete e lo scambio di best practises (IRSMI).

Per i Quadri è proseguito il percorso formativo del *Development Centre* per lo sviluppo delle capacità manageriali connesse al ruolo di responsabilità, integrato dal modulo formativo sulla *Business Simulation*.

Per i Laureati Neoassunti sono state realizzate tre edizioni del percorso istituzionale di orientamento nel mondo ferroviario, all'interno della *Scuola di Formazione di Gruppo Ferrovie dello Stato*. E' continuata la formazione trasversale per le Risorse Assunte nel 2005 su tre macro aree: Ciclo economico - finanziario, Organizzazione e risorse umane, Project management.

Parallelamente le società hanno realizzato programmi formativi per lo sviluppo delle competenze professionali legate ai business specifici.

SICUREZZA E SALUTE SUL LAVORO

Nel 2006 sono proseguite le attività volte alla tutela della sicurezza e salute sul lavoro.

L'impegno del miglioramento delle prestazioni in termini di riduzione degli infortuni e qualità degli ambienti di lavoro si è concretizzato nella implementazione e certificazione di sistemi integrati di gestione della sicurezza e dell'ambiente, nell'aggiornamento delle procedure di prevenzione alla luce delle nuove normative giuridiche e dei nuovi standard tecnologici, e nella costante informazione e formazione del personale.

In particolare:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ottenuto, per tutte le unità produttive in cui è articolata, da parte della società TUV la certificazione del sistema integrato gestione sicurezza (SIGS) che abbraccia a "360 gradi" la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la qualità, la protezione dell'ambiente e la sicurezza del lavoro secondo gli standard ISO 9001, ISO 14000, ISO 18000;
- Trenitalia SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno realizzato per la prima volta una contabilità delle attività ambientali e della sicurezza del lavoro, secondo gli indirizzi della Raccomandazione europea 2001/453/CE e la classificazione delle attività ambientali elaborate da Eurostat, CEPA 2000. Questo nuovo strumento direzionale permetterà una più efficace gestione delle risorse dedicate alla tutela ambientale e del lavoro e a individuare iniziative di miglioramento collegate agli indicatori di performance dei principali processi produttivi coinvolti;
- in merito all'aggiornamento delle norme di prevenzione si è concluso il progetto THORAD, realizzato con la collaborazione del CNR, per la definizione di un protocollo per

la detossificazione delle traverse in legno impregnate di sostante tossiche, non più in esercizio; sempre in collaborazione con il CNR è proseguito il monitoraggio a campione di linee ferroviarie per verificare la presenza di sostanze nocive nel pietrisco componente la massicciata ferroviaria.

Si è proceduto, infine, all'aggiornamento delle linee guida per una corretta valutazione del rischio nei luoghi di lavoro la presenza di gas radon e di agenti biologici.

Dal 2005 si è manifestato, nel complesso, un aumento, ancorché leggero, del fenomeno infortunistico per numero di accadimenti e per relativo indice di frequenza (n. infortuni/consistenza personale).

Questi risultati hanno determinato l'inversione del trend di miglioramento registrato nel periodo 2000-2003, come evidenziano i dati INAIL relativi all'insieme delle principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA e Italferr SpA). Nel biennio 2004-2005 si è avuto un aumento degli infortuni in itinere, ossia quelli che si verificano nel percorso tra l'abitazione e la sede di lavoro.

Anche i primi dati disponibili del 2006, da fonte INAIL, ancorché parziali in termini di numero e frequenza, permettono di effettuare delle proiezioni che confermerebbero il trend negativo dei risultati complessivi.

	Infortuni indennizzati	**N. di infortuni per 1000 dipendenti**
2005	4075	43,0
2004	3945	41,8
2003	3953	40,8
2002	4355	44,6

Fonte dati: INAIL

Politica Ambientale

Il 2006 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti, migliorando così ulteriormente il vantaggio ambientale, sociale ed economico che possiede il treno rispetto alle altre modalità di trasporto. Il Gruppo ha rafforzato il coinvolgimento con gli *stakeholder* esterni, anche attraverso una serie di interviste con detti *stakeholder* i cui contenuti potranno risultare nella stesura dei futuri Rapporti di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato SpA evidenziando l'impegno per la mobilità sostenibile e le iniziative per integrare sempre meglio i principi e i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle proprie attività.

Le principali attività da cui traspare evidente questo impegno del Gruppo sono state:

- la prosecuzione del progetto, in Trenitalia SpA, per la riduzione dei consumi energetici "Railenergy", che prevede l'installazione a bordo treno di contatori di energia assorbita che, affiancati a un programma di training dei macchinisti per incentivare una guida più efficiente, potrebbe portare a una riduzione di circa il 10% dei consumi energetici legati alla trazione;
- l'implementazione, attraverso il WEB con TRENODESK, del progetto per la gestione dei rifiuti in Trenitalia SpA e lo studio in alcuni impianti pilota di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA consentirà di monitorare il problema rifiuti in maniera centralizzata. La prosecuzione della collaborazione con il progetto europeo PRoSPER (Procedures for Rolling Stock Procurement with Environmental Requirements), finalizzato alla messa a punto di criteri ecologici per la progettazione dei treni riflesso dell'impegno internazionale di Trenitalia SpA;
- l'iniziativa "Autostrada viaggiante" con il contributo dei finanziamenti del Ministero dell'ambiente e del territorio e del mare, ha messo in moto un sistema di trasporto con speciali carri ferroviari che portano i camion con conseguente abbattimento acustico del rumore, niente congestione e soprattutto nessuna emissione in atmosfera generata dal trasporto pesante su gomma, con la sola "Autostrada Ferroviaria Alpina" (AFA) avviata nel 2004 tra Francia e Italia attraverso il valico del Frejus, grazie al passaggio dei TIR dalla strada alla rotaia le emissioni di CO_2 si riducono di 600 tonnellate/anno;
- il consolidamento e la manutenzione della certificazione ambientale ISO 14.001 e quella OHSAS 18.001 sulla sicurezza sul lavoro per alcuni impianti e Direzioni operative delle società del Gruppo: Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Centostazioni SpA Ecolog SpA e per ultima Italferr SpA per l'ISO 14001 nella progettazione delle grandi opere infrastrutturali;
- l'introduzione nel Gruppo Ferrovie dello Stato della valutazione sull'opportunità di utilizzare l'idrogeno come vettore energetico del trasporto ferroviario. La possibilità di impiegare l'idrogeno, infatti, permette di soddisfare le esigenze di mitigazione dell'impatto ambientale dovuto al rumore e alle emissioni gassose dei veicoli ferroviari Diesel;
- la prosecuzione dell'attività di bonifica e di recupero del territorio, infatti il risanamento

del territorio utilizzato dall'infrastruttura ferroviaria nel suo insieme è oggetto dell'impegno di tutte le società coinvolte a vario titolo. Alle attività di recupero e disinquinamento delle aree che ospitano le attività pregresse del Gruppo si aggiungono infatti gli interventi sulle aree interessate dalle linee Alta Velocità/Alta Capacità. In quest'ultimo ambito, le attività di indagine e di analisi per l'individuazione e la caratterizzazione dei siti contaminati e la progettazione degli interventi di bonifica proseguono per le tratta Torino-Milano e Milano-Bologna e per il nodo di Bologna;

- l'attenzione, anche per il 2006, per la preservazione e la valorizzazione dei Beni Culturali e Archeologici. La ricchezza storico-artistica delle zone interessate dai lavori del sistema Alta Velocità/Alta Capacità ha spinto TAV SpA a impegnarsi in particolare nella tutela e nella valorizzazione del patrimonio storico-artistico che si ritrova sul percorso dell'opera.

Rapporto con i clienti

Nel corso del 2006 è continuato l'impegno della società Trenitalia SpA nella realizzazione di iniziative volte alla maggiore soddisfazione della clientela.

Nel settore della media e lunga percorrenza l'offerta è stata caratterizzata dall'introduzione del servizio Alta Velocità sulle tratte Torino-Novara e Roma-Napoli e dalla razionalizzazione, in termini di posti offerti, dei servizi a minore richiesta soprattutto con riferimento ai treni notte.

L'introduzione delle "tratte Alta Velocità" ha modificato l'offerta dei treni ES*; per quanto riguarda il segmento Intercity l'offerta è aumentata facendo registrare un incremento del 6,9% nei viaggiatori-km rispetto all'anno precedente.

Il settore notte ha visto complessivamente una riduzione dell'offerta per l'effetto combinato della diminuzione dei posti a sedere e delle cuccette tradizionali e dell'incremento dei prodotti notte a più alto livello qualitativo quali "Vagoniletto" e "Cuccette comfort".

Sul fronte delle promozioni commerciali, dall'inizio del 2006 sono state abolite tutte le carte commerciali esistenti e sostituite dal Programma Carta Viaggio con la creazione di 4 nuove carte dedicate a specifici segmenti di clientela; sono state applicati prezzi di lancio e offerte indirizzate a particolari segmenti di clientela sia per i treni Alta Velocità come i treni ES*. Nel periodo estivo è stata effettuata l'offerta "Campus Day" dedicata ai ragazzi che partecipano ai campi estivi.

A partire da aprile è stata estesa la possibilità di effettuare la prenotazione del posto sui treni Espressi e Intercity Notte fino al momento della partenza del treno ed è stata estesa agli stessi treni la possibilità di acquistare i biglietti in modalità ticketless.

Al fine di promuovere la vendita dei biglietti tramite self service in autunno è stato istituito il concorso a premi "Chi fa da sé vince" e sono stati istituiti, per semplificare le modalità di accesso ai treni Intercity Plus ed ES* da parte degli abbonati due nuove tipologie di carnet per l'acquisto delle prenotazioni.

Infine, a dicembre, è stato istituito il nuovo servizio Eurostar City Italia, nato dall'esigenza

di offrire alla clientela un servizio di livello confrontabile a quello dei treni ES*.

Nel settore del trasporto regionale sono cresciuti i volumi dei servizi offerti alla clientela. I treni-km offerti, infatti, si sono attestati sui 185,3 milioni con un aumento, rispetto all'anno precedente, di circa 3 milioni di treni-km.

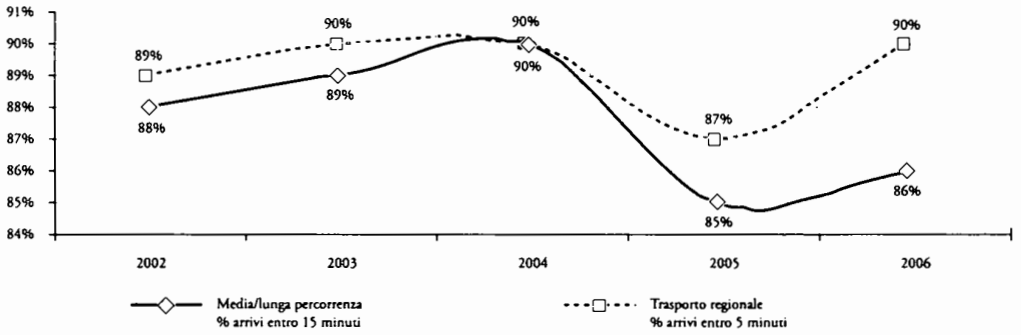
Nel settore merci si è andata sviluppando un'offerta che affianca, al semplice servizio di trasporto, anche quelli di terminalizzazione. L'iniziativa ha avuto lo scopo di offrire servizi logistici completi alla clientela; in questo ambito è anche proseguito il servizio espresso che, integrando il trasporto via gomma nelle tratte finali, è stato strutturato per offrire un servizio door to door nelle 24 ore.

Continua l'attenzione di Trenitalia SpA per la pulizia del materiale rotabile che rappresenta uno dei fattori critici sul quale è puntata l'attenzione della clientela e quindi quella della società stessa. Il rinnovamento del parco rotabili attraverso la loro graduale sostituzione e i pesanti interventi di rinnovo del parco esistente, già in corso, porteranno necessariamente, ma in modo progressivo, a una diversa percezione del servizio offerto. I livelli di qualità registrata sono comunque ritenuti non soddisfacenti richiedendo la definizione di iniziative in grado di incidere a livello strutturale in questo settore.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dall'85% del 2005 all'86% del 2006, sensibilmente inferiori rispetto al 90% raggiunto nel 2004.

I treni del trasporto regionale arrivati puntuali o con un ritardo sino a 5 minuti nel 2006 sono stati il 90% registrando un incremento di quasi tre punti percentuali rispetto all'anno precedente (87% nel 2005) e un sostanziale riallineamento con il 2004.

PUNTUALITÀ TRENI PASSEGGERI



Nel 2006 sono stati registrati 35 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 22 registrati nel 2005; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai Passaggi SpA a livello.

Per quanto attiene l'infrastruttura si segnala che nel mese di febbraio 2006 il sistema di

SICUREZZA DEL TRASPORTO

	2006	2005*
N. incidenti "tipici UIC"	35	22
N. persone coinvolte	15	85
N. incidenti/milione treni km	0,10	0,06

** differisce dal dato pubblicato nel Bilancio 2005 in quanto sono state modificate da Eurostat le soglie da prendere in considerazione nelle statistiche sull'incidentalità*

gestione per la qualità dei servizi offerti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è stato sottoposto a verifica di rinnovo della certificazione da parte dell'Istituto di Certificazione e Marchio Qualità (ICMQ) che ha fatto registrare la completa e conforme definizione e attuazione del sistema di gestione alla norma ISO 9001.

La certificazione del sistema di gestione per la qualità è stata estesa per altri 3 anni ai processi e alle attività di "sviluppo ed erogazione dei servizi di qualificazione di imprenditori, fornitori e prestatori di servizi nonché di definizione di albi di competenti figure professionali, finalizzati all'aggiudicazione degli appalti di lavori, forniture e servizi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale".

Si è provveduto a formalizzare la concezione di nuovi sistemi di qualificazione in conformità alle direttive comunitarie e alle normative nazionali applicabili in tema di appalti di lavori, forniture e servizi. Nel corso del 2006 si è assistito a significativi sviluppi nella qualificazione dei fornitori di prodotti dell'infrastruttura, nel campo dei servizi di ingegneria e dei collaudi di lavori e opere dove sono particolarmente aumentati i partecipati alle procedure di qualificazione rendendo possibile un cospicuo incremento del numero delle imprese da selezionare per tali affidamenti.

A partire dal 1° gennaio 2006 sono stati apportati alcuni miglioramenti al sistema di *Performance Regime* che rappresenta un sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie che prevede attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione e ha come obiettivo quello di incentivare le imprese e i gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio e a migliorare le performance dei trasporti internazionali.

Ad aprile sono stati inviati alle imprese ferroviarie interessate al processo tutti i dettagli completi delle informazioni, che riepilogano le cause primarie di chi causa la perturbazione alla circolazione, gli impatti economici dei ritardi generati e il montante delle penali; le imprese ferroviarie interessate poi procedono di volta in volta a individuare le soluzioni a eventuali problematiche.

Con riguardo sempre all'infrastruttura la "carta dei servizi" di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA riporta la dichiarazione di una serie di indicatori di qualità riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura e in particolare pulizia, comfort, servizi aggiuntivi, informazione al pubblico, servizi per viaggiatori diversamente abili e sicurezza in stazione. L'edizione 2006 presenta l'ampliamento degli obiettivi di qualità estendendo l'impegno di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel monitoraggio della qualità erogata.

Vengono confermati tra gli indicatori di qualità le percentuali di viaggiatori soddisfatti e vengono inseriti tra gli obiettivi, per la prima volta, i risultati del monitoraggio eseguito con la tecnica del "cliente misterioso" che ha lo scopo di rilevare mensilmente il livello della qualità di alcuni specifici aspetti dei servizi erogati in stazione, al fine di dare una valutazione quanto più possibile oggettiva dei servizi stessi mediante la compilazione di schede precodificate e simulando situazioni di viaggio.

Con questa scelta continua il percorso per migliorare la comprensione delle necessità di ogni viaggiatore che interagisce con le infrastrutture ferroviarie aperte al pubblico.

Sono, infatti, proseguite le attività di Grandi Stazioni SpA, nelle 13 principali stazioni e di Centostazioni SpA negli altri 103 complessi distribuiti su tutto il territorio nazionale, volte alla riqualificazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare dalle stesse gestito. L'idea principale è quella di diffondere presso il pubblico un nuovo concetto di stazione, libero da stereotipi negativi: non più luogo degradato e ostile, ma polo di attrazione per le città e spazi vivi e accoglienti, in grado di offrire servizi di qualità e opportunità per impiegare piacevolmente l'attesa e il tempo libero.

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Il 2006 è stato caratterizzato da un'elevata crescita del Pil mondiale (+5,2%), e da un sostenuto ritmo di accelerazione degli scambi commerciali (+9,1%) che ha interessato le principali aree geografiche.

In Europa gli indicatori congiunturali mostrano per il 2006 la più alta crescita del Pil dal 2001 (+2,7%): tale crescita è stata determinata prevalentemente dalla domanda interna, sostenuta dall'espansione dei consumi (+2%) e degli investimenti (+4,7%).

Per quanto riguarda l'Italia, le informazioni congiunturali diffuse dall'ISTAT per la stima del Pil del 4° trimestre, confermano che la ripresa ciclica, avviatasi a partire dalla metà dello scorso anno, si è consolidata nei mesi successivi risultando più sostenuta rispetto alle pur positive precedenti aspettative, tanto da riportare l'economia nazionale su un sentiero di crescita in linea con il prodotto potenziale.

In media d'anno il Pil cresce del 2% rispetto al 2005, anno in cui era stata registrata una crescita zero, segnando così la migliore performance dell'ultimo quinquennio, che dimezza il differenziale con il Pil della UEm.

La ripresa economica, sospinta dalla domanda interna (+1,9%), si è trasmessa alle esportazioni (+4,5%). Anche la produzione industriale (corretta per i giorni lavorativi) ha risentito del favorevole clima di ripresa in atto e, in media nel 2006 cresce del 2,4%, interessando positivamente, anche se con intensità diversa, tutti i settori industriali.

Nel 2006 cresce anche la spesa delle famiglie (+2,1%), favorita dal continuo miglioramento delle condizioni del mercato del lavoro e da un incremento delle retribuzioni pro capite (+5,1%).

Nonostante il caro petrolio, nell'ultimo trimestre del 2006 l'inflazione si mostra in leggera frenata (+1,8%) rispetto all'andamento dei mesi precedenti, contribuendo al recupero del clima di fiducia delle famiglie; in media d'anno nel 2006 l'inflazione si attesta al 2,1%.

I dati di cassa della finanza pubblica per il 2006 hanno confermato e superato le attese di miglioramento. Il fabbisogno del settore statale si è ridotto a 35 miliardi di euro a fronte di 60 miliardi di euro del 2005, beneficiando di un aumento delle entrate tributarie del 10,3%.

Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

La ripresa dell'attività economica ha avuto effetti positivi sul mercato dei trasporti.

Infatti, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, nel 2006 la mobilità complessiva viaggiatori e merci è aumentata in tutti i principali comparti.

Per quanto riguarda il settore merci, dopo un 2005 contraddistinto da opposti andamenti della domanda soddisfatta, caratterizzati da un lato da una crescita del trasporto aereo e marittimo e, dall'altro, da evidenti segnali di crisi per il trasporto terrestre, in particolare per quello stradale, il 2006 si presenta decisamente più omogeneo, facendo registrare tassi di crescita positivi nei più significativi indicatori dei vari comparti.

Così, il traffico aereo di merci nel 2006 cresce del 5,6% in tonnellate; quello marittimo del 10% nelle tonnellate di stazza lorda delle navi; quello stradale del 3,2% nelle percorrenze di veicoli-km pesanti su autostrada e dell'8,3% in termini di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali; infine il traffico ferroviario, cresce del 3,2% nelle tonnellate-km e del 2,3% nelle tonnellate trasportate.

Nel settore passeggeri, a fronte di un 2005 caratterizzato da tassi di crescita più contenuti rispetto a quelli degli anni precedenti, il 2006 si presenta come un anno in cui la mobilità delle persone è in forte aumento e gli spostamenti diventano di nuovo numerosi.

Nel trasporto aereo i viaggiatori nel complesso crescono del 8,7%, di cui del 10% nel solo traffico internazionale; nel trasporto marittimo crocieristico i viaggiatori crescono di circa il 15%; nel trasporto stradale le percorrenze dei veicoli km su autostrada salgono del 2,7% mentre le nuove immatricolazioni di autovetture aumentano del 3,8%; infine, nel trasporto ferroviario i viaggiatori trasportati crescono del 4,5% mentre i viaggiatori-km dello 0,6%.

In Europa la realizzazione del mercato unico rappresenta una svolta nella politica comune dei trasporti. Infatti, le misure comunitarie adottate, come da un lato l'abolizione delle frontiere fra gli Stati membri, finalizzata a contribuire alla libera circolazione delle persone e delle merci, e dall'altro la progressiva liberalizzazione del mercato per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, consentono di rispondere alla crescente domanda di trasporto, garantendo uno sviluppo sostenibile in grado di combattere i problemi di congestione e saturazione delle reti connessi a tale crescita e di rafforzarne la sicurezza.

In Italia, per quanto riguarda la liberalizzazione del mercato ferroviario, nel 2006 si è ulteriormente incrementato il numero delle licenze di trasporto ferroviarie rilasciate dall'Autorità ministeriale preposta; a fine anno le imprese titolari di licenza ammontavano 42; di queste, 23 sono anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA; inoltre, sono salite a 15 le imprese che operano sulla rete di RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, ovvero che hanno stipulato con la stessa contratti di utilizzo tracce orarie.

Nel complesso, sulla rete di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno circolato 345,7 milioni di treni-km con un incremento del 2,1% rispetto all'anno precedente. Resta comunque ancora contenuta l'incidenza dei treni-km effettuata dagli operatori terzi rispetto al Gruppo

Ferrovie dello Stato (1,8%), corrispondente a un volume annuo di 6,3 milioni di treni-km.
Tuttavia se si fa riferimento ai soli treni-km merci, nel 2006 le percorrenze degli operatori terzi in questo comparto sono cresciute di circa il 25% rispetto all'anno precedente e la loro quota di traffico sulla rete RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è passata dal 6,4% del 2005 al 7,7% nel 2006.

Focus su traffico TRENITALIA

Per quanto riguarda Trenitalia SpA i risultati del traffico 2006 hanno evidenziato per il terzo anno consecutivo una crescita del traffico passeggeri (+0,6% nei viagg-km) e un ritorno allo sviluppo del traffico merci (+3,2% nelle tonnellate-km), dopo la negativa performance del 2005.
In particolare, per quanto riguarda il settore viaggiatori, il traffico cresce sia nel segmento della media e lunga percorrenza (+2,7% in termini di viaggiatori trasportati e +0,2% nei viagg-km), che in quello del trasporto regionale (+4,8% nei viaggiatori trasportati e +1,2% nei viaggiatori-km).
La modesta crescita dei viaggiatori-km del segmento della media e lunga percorrenza è la risultante della modifica dell'offerta, orientata dal 2006, verso un prodotto di migliore qualità che ha comportato pertanto una peggiore performance del prodotto notte e di quello internazionale, solo appena compensate dai buoni risultati registrati dal prodotto Eurostar che cresce del 6,6% in viaggiatori trasportati e del 4,2% in viaggiatori-km. Fra il 2000 e il 2006 i viaggiatori-km che hanno utilizzato treni Eurostar sono aumentati di circa il 60%; nello stesso arco temporale l'incidenza dei viagg-km dei treni Eurostar, rispetto al totale del segmento della media e lunga percorrenza, passa dal 20% al 35%.
Per quanto riguarda l'offerta, invece, nel 2006 si è avuta una flessione del 7,9% nei posti-km e dell'1,1% nei treni-km della media e lunga percorrenza, dovuta a una più ottimale utilizzazione dei servizi del segmento notte e internazionale, a fronte di un aumento del 2,7% dei treni-km del trasporto regionale.

DATI TRAFFICO MEDIA E LUNGA PERCORRENZA

		2006	2005	Variaz %
Numero viaggiatori	*migliaia*	74.393	72.461	2,7
Viaggiatori/km	*milioni*	25.143	25.102	0,2
Treni/km	*migliaia*	81.207	82.144	(1,1)
Posti/km	*milioni*	45.515	49.431	(7,9)
Percorrenza media per viaggiatore	*km*	338,0	346,4	(2,3)

DATI TRAFFICO TRASPORTO REGIONALE

		2006	2005	Variaz %
Numero viaggiatori	*migliaia*	465.801	444.307	4,8
Viaggiatori/km	*milioni*	21.296	21.042	1,2
Treni/km	*migliaia*	185.326	180.514	2,7
Posti/km	*milioni*	71.258	69.583	2,4
Percorrenza media per viaggiatore	*km*	45,7	47,4	(3,5)

Come già accennato, l'anno 2006 per il settore merci è stato un anno di ripresa e di rilancio del trasporto ferroviario merci in Europa.

In particolare, per quanto riguarda Trenitalia SpA le tonnellate-km nel 2006 aumentano del 3,2% grazie alla buona performance del traffico interno che cresce del 5,6% e alla raggiunta stabilità nei volumi del traffico internazionale, dopo le pesanti flessioni riscontrate negli ultimi anni.

Con riferimento all'analisi per modalità, significativa è la crescita del traffico tradizionale (+4% nelle tonnellate-km) che si accompagna a una crescita del combinato pari al 2%; in leggera flessione quindi risulta nel 2006 l'incidenza del traffico combinato sul totale traffico di Trenitalia SpA che scende dal 43% del 2005 al 41% nel 2006.

In ulteriore crescita e prossima ai 300 km risulta essere nel 2006 la percorrenza media di una tonnellata, grazie anche al recupero delle percorrenze in traffico internazionale.

DATI TRAFFICO MERCI

		2006	2005	Variaz %
Tonnellate trasportate	*migliaia*	76.995	75.288	2,3
Tonnellate/km	*milioni*	22.907	22.199	3,2
Percorrenza media di una tonnellata	*km*	297,5	294,9	0,9

Scenario ferroviario europeo

In Europa la domanda nel settore dei trasporti, in particolare per quanto riguarda il traffico intracomunitario, ha avuto negli ultimi 20 anni una crescita praticamente ininterrotta dell'ordine del 2% all'anno. Pertanto, il mercato dei trasporti si presenta come un mercato in espansione e le previsioni di crescita della domanda complessiva, formulate recentemente da Eurostat dal Direttorato Generale per l'Energia e per i Trasporti, per il 2010 e il 2020, accentuano per questi anni il trend di sviluppo del traffico merci e di quello viaggiatori.

Secondo tali previsioni, la crescita delle tonnellate-km movimentate con tutte le modalità in Europa passa da un tasso medio annuo di sviluppo dell'1,9% nel decennio 1990-2000 al 2,3% nel decennio 2000-2010, per stabilizzarsi al 2% nel successivo decennio 2010-2020. Positive sono le previsioni formulate per la modalità ferroviaria che, dopo un tasso di sviluppo negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), torna a crescere nei due decenni successivi, anche se con ritmi più contenuti rispetto a quelli del traffico merci complessivo.

Per il settore viaggiatori le previsioni di Eurostat prevedono un consolidamento della mobilità complessiva delle persone che da una crescita dei viaggiatori-km a un tasso medio annuo dell'1,6% del decennio 1990-2000 passa nel periodo 2000 al 2020 a un tasso medio annuo dell'1,8%. Anche in questo caso, per la modalità ferroviaria si passa da un tasso medio annuo di crescita negativo registrato nel decennio 1990-2000 (-2,6%), a una crescita media annua pari all'1% per il periodo 2000-2020.

Nel 2006 la domanda di trasporto ferroviario in Europa (27 Paesi UE + Svizzera e Norvegia), in base agli ultimi dati provvisori diffusi recentemente dall'UIC, è stata caratterizzata da una generalizzata e intensa vivacità, che ha riguardato sia il settore viaggiatori che quello merci: i viaggiatori-km che nel 2005 erano cresciuti dell'2,6% nell'anno 2006 consolidano lo sviluppo e crescono di un ulteriore 2,8%. Per quanto riguarda le merci, invece, nel 2006 si è registrata una positiva inversione di tendenza passando da una flessione dello 0,3% delle tonnellate-km del 2005 a una crescita del 3% per il 2006; una crescita ancora più consistente si riscontra nei volumi del traffico internazionale merci (+4,1%), grazie alla ripresa dell'attività economica e quindi degli scambi commerciali nell'area UE.

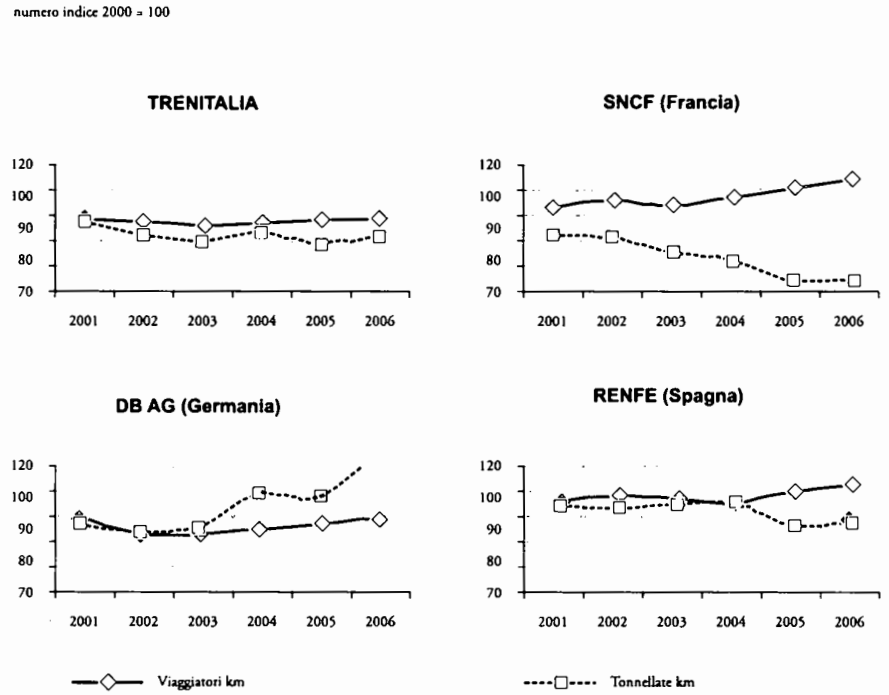
Quasi tutte le imprese ferroviarie nel 2006 hanno conseguito positivi risultati di traffico, pur tuttavia l'entità delle performance ottenute evidenzia tassi di crescita molto differenziati.

In particolare, nel settore viaggiatori fra le principali reti ferroviarie, consistenti aumenti dei volumi dei viaggiatori-km si riscontrano per le ferrovie svizzere (CFF: + 5,6%), belghe (SNCB: +4,9%) e britanniche (ATOC: + 4,7%), mentre le ferrovie francesi (SNCF) e tedesche (DBAG) presentano una crescita dei viaggiatori-km del 3%. Per contro, aumenti più contenuti si osservano per le ferrovie spagnole (RENFE: +2,4%) e austriache (OeBB: +1,2%).

Nel settore merci, rilevante è la crescita nei volumi delle tonnellate-km registrata dalle ferrovie tedesche (+9,5%) e da quelle svizzere CFF (+ 7,5%). Le ferrovie belghe e austriache

presentano tassi di crescita rispettivamente del 4,8% e 4,1%, mentre in ripresa è il traffico merci delle ferrovie francesi e spagnole che, nel 2006, ritornano a segnare tassi di crescita positivi, anche se abbastanza contenuti (rispettivamente +0,5% e +1,2%).

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI NELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE



Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria del Gruppo

PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI

	2006	2005
Margine operativo lordo/Ricavi operativi	(9,69%)	1,86%
ROS (Risultato operativo/Ricavi operativi)	(20,19%)	(5,44%)
Costo del lavoro/Ricavi operativi	70,21%	66,81%

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO RICLASSIFICATO

	2006	2005	VARIAZIONE
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**5.400**	**5.067**	**333**
- Ricavi da traffico	3.478	3.188	290
- Altri ricavi	574	548	26
- Convenzioni con Regioni	1.348	1.331	17
Ricavi da Stato e altri Enti	**1.306**	**1.808**	**(502)**
Ricavi operativi	**6.706**	**6.875**	**(169)**
Costo del lavoro	(4.708)	(4.593)	(115)
Altri costi	(3.461)	(3.124)	(337)
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze	813	970	(157)
Costi operativi	**(7.356)**	**(6.747)**	**(609)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(650)**	**128**	**(778)**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(579)	(487)	(92)
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(241)	(277)	36
Saldo oneri/proventi diversi	116	262	(146)
RISULTATO OPERATIVO	**(1.354)**	**(374)**	**(980)**
Saldo gestione finanziaria	(72)	10	(82)
Componenti straordinarie nette	(574)	69	(643)
RISULTATO ANTEIMPOSTE	**(2.000)**	**(295)**	**(1.705)**
Imposte sul reddito	(115)	(170)	55
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**(2.115)**	**(465)**	**(1.650)**
Risultato del periodo di Gruppo	(2.119)	(472)	(1.647)
Risultato del periodo di terzi	4	7	(3)

Valori in milioni di euro

L'esercizio 2006 chiude con un risultato netto negativo di 2.115 milioni di euro, di cui 2.119 milioni di euro di pertinenza del Gruppo, a fronte di 465 milioni di euro di perdita registrata nel precedente esercizio.

La perdita dell'esercizio mette in evidenza un andamento particolarmente critico per il Gruppo al quale ha contribuito, da un lato, la drastica riduzione dei corrispettivi da Stato stabilita con la Legge Finanziaria del 2006 malgrado l'effettuazione delle prestazioni previste dai Contratti, e dall'altro, l'incremento dei costi operativi in misura più che proporzionale rispetto all'incremento dei ricavi caratteristici, oltre che il peggioramento delle componenti straordinarie.

Il margine operativo lordo si attesta infatti a un valore negativo di 650 milioni di euro con un decremento di 778 milioni di euro, rispetto al margine positivo di 128 milioni di euro dell'esercizio precedente.

I ricavi operativi, registrano una flessione di169 milioni di euro, essenzialmente per l'effetto dei maggiori ricavi da traffico per 290 milioni di euro, contrapposti alla riduzione dei ricavi da Stato e altri Enti per 502 milioni di euro, a seguito principalmente dei citati tagli della Legge Finanziaria, sia sul Contratto di Programma (387 milioni di euro), che sul Contratto di servizio pubblico (114 milioni di euro).

Nell'ambito dei ricavi si registra un incremento del settore passeggeri nazionale per 133 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA sia nei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità) che nel trasporto regionale, nonché ai maggiori volumi di traffico fatti registrare da Sita/Tevere TPL. Di contro si registra un decremento nel traffico internazionale, per 35 milioni di euro, che continua a risentire della forte concorrenza del vettore aereo e in particolare delle compagnie low cost.

Il settore merci si incrementa per 192 milioni di euro, grazie alla ripresa avuta nel 2006 del trasporto ferroviario delle merci in Europa e all'entrata nel Gruppo di Cemat SpA, che incide sui ricavi da traffico per 181 milioni di euro.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, evidenziano una crescita di 609 milioni di euro dovuta principalmente:

- all'aumento del costo del lavoro, pur in presenza di una minore consistenza media, per effetto dell'adeguamento dei minimi contrattuali per il biennio 2005/2006, a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie;
- ai maggiori acquisti di materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti;
- all'aumento dei costi di pulizia del materiale rotabile e delle stazioni;
- all'incremento dei servizi a bordo treno, dovuti alla maggiore incidenza dei servizi di trasporto di più elevata qualità (ES* e AV);
- ai maggiori costi di trasporti e spedizioni, dovuti all'ingresso nel Gruppo di Cemat SpA e Tevere TPL Scarl

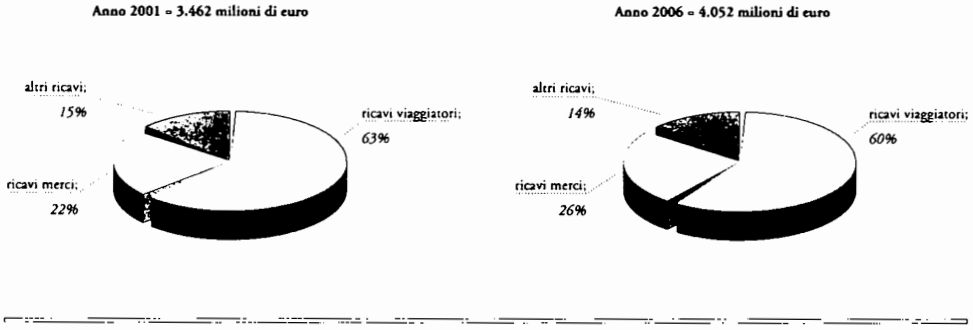
Il risultato operativo si attesta a un valore negativo di 1.354 milioni di euro, con un ulteriore peggioramento rispetto al margine operativo lordo di 202 milioni di euro, dovuto principalmente ai maggiori ammortamenti fatti registrare da Trenitalia SpA per gli investimenti

completati nell'esercizio e alle minori plusvalenze fatte registrare da Ferrovie Real Estate SpA sulla vendita degli immobili e terreni non strumentali.

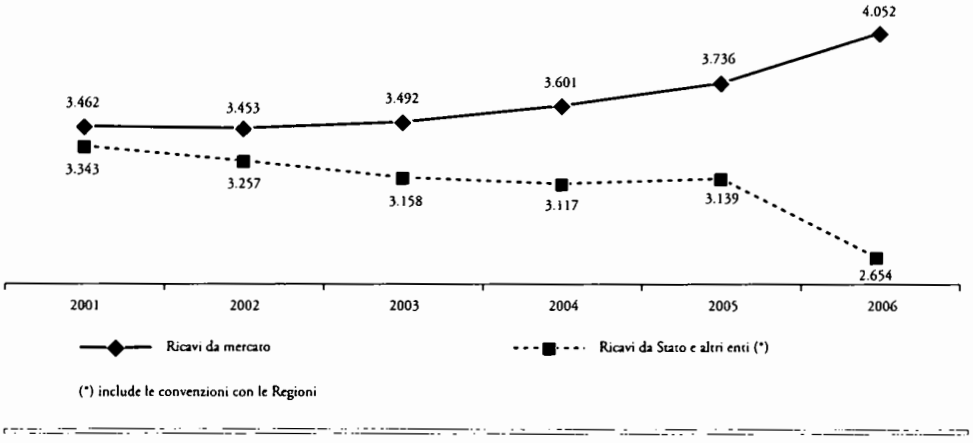
Il risultato ante imposte sconta infine, rispetto all'esercizio precedente:

- il peggioramento della gestione finanziaria che presenta un saldo negativo (72 milioni di euro), a seguito dei maggiori oneri su finanziamenti accesi nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo e da Trenitalia SpA;
- l'incidenza negativa, nelle componenti straordinarie, degli accantonamenti per tenere conto delle linee guida del Piano Industriale 2007-2011 che prevede oneri per esodi incentivati per Trenitalia SpA (276 milioni di euro) e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (100 milioni di euro), nonché, a fronte del riassetto organizzativo del settore Cargo, la svalutazione dei cespiti (locomotori e carri) la cui marginalità è prevista ancora negativa al termine dell'arco di Piano.

RIPARTIZIONE DEI RICAVI DA MERCATO



ANDAMENTO DEI RICAVI OPERATIVI



STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO RICLASSIFICATO	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	(181)	110	(291)
Altre attività nette	4.358	3.643	715
Capitale circolante	**4.177**	**3.753**	**424**
Immobilizzazioni tecniche	73.013	84.305	(11.292)
Partecipazioni	500	452	48
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(24.261)	(22.488)	(1.773)
Capitale immobilizzato netto	**49.252**	**62.269**	**(13.017)**
TFR	(3.317)	(3.258)	(59)
Altri fondi	(4.651)	(6.277)	1.626
Totale fondi	**(7.968)**	**(9.535)**	**1.567**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**45.461**	**56.487**	**(11.026)**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.206)	(1.024)	(182)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	10.223	18.972	(8.749)
Posizione finanziaria netta	**9.017**	**17.948**	**(8.931)**
Mezzi propri	**36.444**	**38.539**	**(2.095)**
TOTALE COPERTURE	**45.461**	**56.487**	**(11.026)**

FLUSSI FINANZIARI

	2006	2005
Utile/(perdita) del periodo	(2.115)	(465)
Ammortamenti e svalutazioni cespiti [1]	579	487
Flusso di cassa da gestione reddituale	**(1.536)**	**22**
Variazioni capitale circolante netto gestionale	(291)	(1.256)
Variazioni altre attività e passività	327	1.550
Flusso di cassa da attività operativa	**(1.500)**	**316**
Flusso di cassa da attività di investimento	(6.829)	(8.373)
Flusso di cassa da attività finanziaria	8.950	7.607
Flusso di cassa totale	**621**	**(450)**

[1] *al netto dell'utilizzo fondi*

Valori in milioni di euro

Per rendere omogenei i dati messi a confronto, sui saldi relativi al 31 dicembre 2005, è stata operata la riclassifica dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per Contratto di servizio pubblico vantati dalla controllata Trenitalia SpA (944 milioni di euro) dalle "Altre attività nette" al "Capitale circolante netto gestionale". La riclassifica si è resa necessaria a seguito della mutata natura, da contributo a corrispettivo, di quanto riconosciuto dallo Stato a Trenitalia SpA a fronte dei Contratti di servizio pubblico 2004-2006.

Il capitale investito netto si decrementa di 11.026 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è correlato, da un lato all'incremento degli investimenti effettuati a fronte dei lavori per Alta Velocità/Alta Capacità, per i lavori della rete tradizionale e per l'acquisto e il revamping del materiale rotabile, dall'altro all'effetto dell'accollo da parte dello Stato dei debiti precedentemente contratti da TAV SpA e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) che ha comportato, la cancellazione dei debiti stessi e l'iscrizione di contributi in conto capitale a diretta riduzione degli investimenti realizzati nei precedenti esercizi.

Il capitale circolante netto gestionale si decrementa di 291 milioni di euro, attestandosi a un valore negativo di 181 milioni di euro, per effetto della riduzione dei debiti verso fornitori per prestazioni dovute agli investimenti, della riduzione dei crediti commerciali da parte di Trenitalia SpA, a seguito degli incassi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il Contratto di servizio pubblico e del decremento delle rimanenze di "Immobili e terreni di trading", per le vendite effettuate nell'esercizio da Ferrovie Real Estate SpA.

Le Altre Attività nette aumentano di 715 milioni di euro essenzialmente per:

- maggiori crediti iscritti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA verso il Ministero dell' Economia e delle Finanze per i contributi in conto impianti, da ricevere ai sensi della legge finanziaria 2006 per 721 milioni di euro;
- maggiori crediti verso il Ministero dell' Economia e delle Finanze vantati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per 101 milioni di euro, e da TAV SpA, per 180 milioni di euro, per i contributi a fronte degli oneri finanziari sostenuti nell'ambito del programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, previsti anch'essi dalla suddetta legge finanziaria;
- minori crediti di natura tributaria, derivanti dalla cessione dei crediti Iva vantati dalla Capogruppo e da TAV SpA, rispettivamente per 412 e 245 milioni di euro, alla Société Générale;
- maggiori crediti per Iva di pool registrati dalla Capogruppo per 790 milioni di euro, cui si contrappone la diminuzione registrata da TAV SpA a seguito dell'incasso di 372 milioni di euro dell'Iva chiesta a rimborso;
- decremento degli altri debiti di natura non commerciale, per 225 milioni di euro, dei ratei e risconti per 34 milioni di euro e degli aggi e disaggi su prestiti per 56 milioni di euro, compensato dai minori crediti di natura non commerciale, per 138 milioni di euro.

La diminuzione delle Immobilizzazioni tecniche per 11.292 milioni di euro è attribuibile in particolare all'incremento degli investimenti dell'esercizio, pari a 7.263 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti per 17.215 milioni di euro, principalmente

iscritti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e da TAV SpA (di cui 13.059 milioni di euro a fronte dell'accollo del debito da parte dello Stato) e dagli ammortamenti dell'esercizio per 1.043 milioni di euro.

La variazione in aumento dei fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti è correlata:

- alla riclassifica operata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.920 milioni di euro) della quota del fondo relativa agli interessi intercalari a seguito del mutato quadro normativo che stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare l'infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e, pertanto, capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento stesso;
- all'utilizzo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del fondo integrativo per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche e delle minusvalenze generate dalla vendita delle immobilizzazioni stesse, per 467 milioni di euro;
- all'accantonamento effettuato da Trenitalia SpA per la svalutazione dell'Asset Cargo, per 320 milioni di euro.

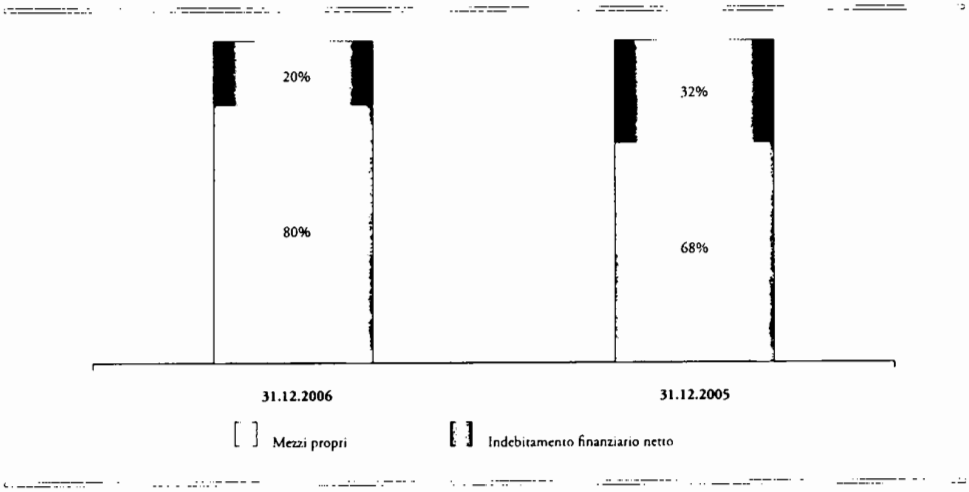
L'indebitamento finanziario netto si attesta a 9.017 milioni di euro, con una diminuzione di 8.931 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2005. Tale variazione è principalmente correlata:

- all'incremento dei depositi bancari e postali della Capogruppo per 632 milioni di euro;
- ai debiti obbligazionari per 600 milioni di euro emessi dalla Capogruppo e interamente sottoscritti dalla società Eurofima, per il finanziamento degli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia SpA;
- al nuovo prestito verso la Banca di Roma da parte di Ferrovie Real Estate SpA per 475 milioni di euro, in parte compensato dal rimborso parziale del prestito contratto con la Banca OPI per 50 milioni di euro;
- al finanziamento a medio/lungo termine ottenuto da Trenitalia SpA concesso dalla Banca Europea per gli Investimenti (Bei) per 325 milioni di euro;
- all'erogazione di un nuovo prestito ricevuto da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA da Banca di Roma per 150 milioni di euro;
- al rimborso parziale del debito relativo al finanziamento Bei da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel corso dell'esercizio per 30 milioni di euro;
- alla maggiore esposizione verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa a operazioni finanziarie a breve per 197 milioni;
- al finanziamento ottenuto da TAV SpA dal Sanpaolo IMI per 56 milioni di euro;
- ai prestiti contratti dalla Capogruppo verso la Cassa Depositi e Prestiti per 2.180 milioni di euro destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete tradizionale e Alta velocità);
- da prestiti contratti dalle società che svolgono attività di trasporto combinato verso la Cassa Depositi e Prestiti per 57 milioni di euro, il cui rimborso è garantito dai contributi ex Legge 166/2002;
- dai rimborso da parte di TAV SpA e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 45 milioni di euro di quote di prestiti e anticipazioni concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti;

- dalle ultime somme erogate dalla Cassa Depositi e Prestiti alla TAV SpA per 666 milioni di euro e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 80 milioni di euro a valere sulla Liquidity Line (Project Loan Tanche 15);
- dal decremento del debito per capitale e relativi interessi derivanti dai titoli e dai mutui emessi da Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA), per complessivi 12.950 milioni di euro, a seguito dell'accollo da parte dello Stato di tali debiti, secondo quanto previsto nella Legge Finanziaria del 2007.

I mezzi propri passano da 38.539 milioni di euro a 36.444 milioni di euro per effetto, principalmente della perdita dell'esercizio, per 2.115 milioni di euro, e per la variazione del capitale dei terzi per 21 milioni di euro.

COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO



Gestione finanziaria

Gli strumenti finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato, diversi dai derivati, comprendono mutui e prestiti obbligazionari e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie al sostegno e allo sviluppo del Gruppo.

Per quanto concerne le operazioni poste in essere per la provvista dei mezzi finanziari nel corso del 2006 si rinvia all'apposito paragrafo relativo ai Principali eventi dell'anno – finanziamenti – del presente documento.

Con riferimento alla Capogruppo, si evidenzia che la stessa gestisce a livello centralizzato la Tesoreria di Gruppo con il meccanismo di *cash pooling* attraverso un conto corrente alimentato direttamente dalle principali società controllate. Tale sistema, consente di ottenere vantaggi di tipo economico nei rapporti con le controparti e una maggiore efficienza operativa. La centralizzazione permette, infatti, una più efficace attività di gestione dei flussi finanziari, consentendo di rafforzare il potere contrattuale con il sistema bancario.

Con riferimento all'esposizione al rischio di credito del Gruppo, questo è riferibile a crediti

commerciali e finanziari. Il Gruppo comunque, per i settori nei quali opera, non presenta aree di rischio di credito commerciale di particolare rilevanza. Per quanto attiene i crediti finanziari, le operazioni di investimento della liquidità sono effettuate unicamente con controparti bancarie di elevato standing creditizio.

Secondo quanto già indicato nel bilancio dell'esercizio 2005, Ferrovie dello Stato SpA ha avviato nel corso del 2006 i servizi di *Financial Risk Management* per le società controllate.

La gestione centralizzata del rischio di tasso di interesse da parte della Capogruppo è stata attivata per la controllata Trenitalia SpA.

A seguito di quanto deliberato dal CdA di Trenitalia SpA del 28 Settembre 2005 è stata definita la seguente strategia:

- copertura fino al 50% del debito a medio/lungo termine attraverso strumenti derivati su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;
- continuo monitoraggio del restante 50% al fine di cogliere opportunità di copertura di più breve periodo.

L'obiettivo della strategia consiste nella predeterminazione di una significativa parte degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli asset e dei futuri cash flow.

A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali (quali a titolo di esempio IRS, FRA, COLLAR, CAP, SWAPTION, *etc.*) e, ove opportuno, di tipo strutturato.

Al 31 dicembre 2006 sono stati utilizzati esclusivamente IRS e COLLAR.

Gli strumenti finanziari derivati sono definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante e, ove possibile, è preferito il *mirroring* dell'operazione oggetto di copertura. Tutti i derivati negoziati al 31 dicembre 2006 replicano il debito sottostante oggetto di copertura.

Accanto alla definizione della politica di interest rate risk management per Trenitalia SpA, è stata definita la connessa *policy* di *credit risk* associata all'operatività in derivati.

Al fine di evitare concentrazioni di tale rischio di credito, è stata stabilito che nessuna controparte possa assumere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il rating minimo sia pari almeno ad "A - ". Al 31 dicembre 2006 Trenitalia SpA ha stipulato dieci ISDA Master Agreement con primari istituti nazionali e internazionali in possesso dello standing creditizio richiesto e ha operato nel rispetto dei limiti di concentrazione sopraccitati.

Nel corso del 2007 verranno definite e implementate le procedure che permetteranno la definizione delle politiche di gestione del rischio finanziario per le altre società del Gruppo.

Focus strumenti derivati

Il Gruppo Ferrovie dello Stato fa uso di strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate alla gestione del rischio di tasso di interesse; in particolare, l'obiettivo è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi a operazioni di finanziamento in essere (così detto *Cash Flow Hedge*).

Al 31 dicembre 2006 Ferrovie dello Stato SpA, coerentemente con la strategia di gestione del rischio di tasso all'uopo definita e sopra descritta ha stipulato in nome e per conto di Trenitalia SpA sei contratti di *Interest Rate Swap* e nove contratti di *Interest Rate Collar*. Tutti i contratti di *Interest Rate Collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (base act/360) del Valore Nominale in essere.

Il valore nominale complessivo del portafoglio derivati al 31 dicembre 2006 è di 979,3 milioni di euro; nei primi mesi del 2007 sono stati stipulati ulteriori 3 IRS per un nozionale di complessivi 165,3 milioni di euro.

Tutti i derivati conclusi da Trenitalia SpA sono da intendersi "di copertura" in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito coperto in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento.

Gli altri strumenti finanziari derivati attualmente presenti nel Gruppo si riferiscono principalmente a operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità e realizzate nel corso dell'esercizio 2002 direttamente dalla società operativa TAV SpA; in particolare sono presenti 3 *Interest Rate Swap* che replicano il nozionale, il piano di ammortamento e la durata dell'operazione coperta e hanno la finalità di trasformare sinteticamente debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare (in un'ottica di lungo periodo) l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

Allo stesso modo, a seguito dell'avvio del programma ISPA, TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno stipulato nel corso del 2004 attraverso Infrastrutture SpA due operazioni di *Forward Rate Swap* per un capitale nozionale di 500 milioni di euro ciascuno, destinati alla copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024, fissando il tasso di interesse a circa il 5,7%.

Il disposto della legge finanziaria 2007, comma 966, in materia di trasferimento allo Stato del debito ISPA ha trasferito anche le coperture stipulate sul debito ceduto.

Nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti Iva del 2003 e di cessione dei Crediti Iva conclusa lo scorso marzo, sono stati infine stipulati 3 *Interest Rate Swap*: il primo tra Ferrovie dello Stato SpA ed Euterpe Finance, il secondo tra Ferrovie dello Stato SpA e Société Générale e il terzo tra TAV SpA e Société Générale.

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2006	2005	VARIAZIONE
Ricavi operativi	**167**	**161**	**6**
Costo del lavoro	(67)	(65)	(2)
Altri costi	(157)	(159)	2
Costi operativi	**(224)**	**(224)**	**0**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(57)**	**(63)**	**6**
Ammortamenti netti	(16)	(16)	0
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante	(12)	(8)	(4)
Saldo proventi / oneri diversi	1	6	(5)
RISULTATO OPERATIVO	**(84)**	**(81)**	**(3)**
Saldo gestione finanziaria	(1856)	(459)	(1397)
Componenti straordinarie nette	5	(1)	6
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**(1935)**	**(541)**	**(1394)**
Imposte sul reddito	(2)	(3)	1
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**(1937)**	**(544)**	**(1393)**

Valori in milioni di euro

Il risultato netto dell'esercizio 2006 si attesta a un valore negativo di 1.937 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con una perdita di 544 milioni di euro. Sul risultato netto del 2006 ha inciso, in particolare, il saldo della gestione finanziaria che accoglie le svalutazioni per un ammontare di 1.989,6 milioni di euro, pari alle perdite di valore delle controllate Trenitalia SpA (1.989,4 euro contro 571 milioni di euro nel 2005) e FS Lab SpA (0,2 milioni di euro).

A livello di margine operativo lordo si evidenzia un miglioramento di 6 milioni di euro, con un margine che passa da un valore negativo di 63 milioni di euro a un valore negativo di 57 milioni di euro per effetto, esclusivamente, della crescita dei ricavi operativi.

Tali ricavi che si attestano a 167 milioni di euro (+3,7% rispetto al 2005) sono principalmente relativi a riaddebiti alle società del Gruppo per servizi di consulenza, premi di assicurazione e a canoni per utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a 224 milioni di euro, invariati rispetto al 2005, includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo e costi del personale.

Il risultato operativo si attesta a un valore negativo di 84 milioni di euro con un peggioramento rispetto al 2005 di 3 milioni di euro; sulla variazione di tale risultato hanno inciso, oltre la variazione del margine operativo lordo, maggiori accantonamenti (4 milioni di euro) e un minor saldo positivo dei proventi e oneri diversi (5 milioni di euro).

Il saldo della gestione finanziaria che, come premesso, incide fortemente sul risultato netto dell'esercizio 2006, passa da un valore negativo di 459 milioni di euro a un valore negativo di 1.856 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- delle citate svalutazioni di 1.989,6 milioni di euro per le perdite di Trenitalia SpA e FS Lab SpA;
- dell'incremento dei proventi da partecipazioni (+37 milioni di euro) e degli interessi attivi sui finanziamenti concessi a Trenitalia SpA (+35 milioni di euro), parzialmente compensati dalla riduzione di quelli relativi alla cessione del ramo d'azienda trasporto (-10 milioni di euro);
- dei maggiori oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (34,6 milioni di euro).

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	26	15	11
Altre attività nette	(41)	157	(198)
Capitale circolante	**(15)**	**172**	**(187)**
Immobilizzazioni tecniche	35	39	(4)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.542	36.571	(1.029)
Capitale immobilizzato netto	**35.577**	**36.610**	**(1.033)**
TFR		(25)	(25) 0
Altri fondi	(278)	(216)	(62)
TFR e altri fondi	**(303)**	**(241)**	**(62)**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**35.259**	**36.541**	**(1.282)**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve termine	(2.903)	(881)	(2.022)
Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine	1.989	(688)	2.677
Posizione finanziaria netta	**(914)**	**(1.569)**	**655**
Mezzi propri	**36.173**	**38.110**	**(1.937)**
TOTALE COPERTURE	**35.259**	**36.541**	**(1.282)**

Valori in milioni di euro

Il capitale investito netto passa da 36.541 milioni di euro al 31 dicembre 2005 a 35.259 milioni di euro al 31 dicembre 2006, con un decremento del 3,5%.

Il capitale circolante passa da 172 milioni di euro nel 2005 a un valore negativo di 15 milioni di euro con una diminuzione di 187 milioni di euro derivante dall'effetto combinato:

- dell'incremento del capitale circolante netto gestionale (11 milioni di euro) per effetto essenzialmente della diminuzione dei debiti commerciali;
- della riduzione delle altre attività nette (198 milioni di euro), derivante principalmente dai decrementi:
  - dei crediti verso le controllate per consolidato fiscale (60 milioni di euro);
  - del saldo della gestione Iva di gruppo (138 milioni di euro).

La diminuzione del capitale immobilizzato netto è collegato essenzialmente alla voce "Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie", che si attesta a 35.542 milioni di euro contro 36.571 milioni di euro al 31.12.2005. La variazione è dovuta essenzialmente:

- all'aumento del capitale sociale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (50 milioni di euro) erogato a seguito dell'incasso dei dividendi da Ferrovie Real Estate SpA ai sensi della legge 326/2003, la quale prevede che i proventi realizzati dalla vendita del patrimonio immobiliare non strumentale siano destinati, da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, agli investimenti relativi all'infrastruttura ferroviaria;
- agli aumenti del capitale sociale di Trenitalia SpA (910 milioni di euro), attraverso la rinuncia ai crediti residui derivanti dalla cessione di ramo d'azienda trasporto;
- alle svalutazioni operate, come precedentemente indicato, sulle controllate Trenitalia SpA e FS Lab SpA.

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una posizione finanziaria netta positiva che passa da 1.569 milioni di euro al 31 dicembre 2005 a 914 milioni di euro al 31 dicembre 2006.

In particolare, la posizione finanziaria netta a breve, positiva per 2.903 milioni di euro è composta essenzialmente da cassa e altre disponibilità liquide nette e dai finanziamenti concessi a società controllate; l'incremento di tale posizione rispetto al 31 dicembre 2005 è pari a 2.022 milioni di euro e riflette le seguenti variazioni:

- riduzione dei crediti a breve verso Trenitalia SpA, a seguito della rinuncia e della loro trasformazione in capitale sociale (303 milioni di euro);
- aumento delle disponibilità sui conti correnti bancari in considerazione principalmente dell'incasso del prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti e sui conti correnti intersocietari (3.492 milioni di euro);
- decremento dei crediti per finanziamenti a breve concessi alle controllate (313 milioni di euro);
- decremento dei crediti per operazioni di pronti contro termine e polizze commerciali (746 milioni di euro);
- incremento dovuto alla quota del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti scadente entro l'esercizio successivo (113 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta a medio - lungo termine negativa per 1.989 milioni di euro,

presenta una variazione negativa di 2.677 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2005, derivante principalmente:

- dalla riduzione dei crediti a lungo termine verso Trenitalia SpA, a seguito della rinuncia e della loro trasformazione in capitale sociale (607 milioni);
- dall'incremento dei debiti verso altri finanziatori per i prestiti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti (2.067 milioni di euro) destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- dai maggiori prestiti obbligazionari sottoscritti da Eurofima (600 milioni di euro), cui si contrappongono maggiori crediti di pari importo verso la controllata Trenitalia SpA a seguito del finanziamento concesso per l'ammodernamento del materiale rotabile.

I mezzi propri, infine, evidenziano un decremento di 1.937 milioni di euro dovuto esclusivamente all'iscrizione della perdita di periodo di pari importo.

Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate

Nel seguito sono rappresentati in una tabella di sintesi i principali rapporti attivi e passivi di natura commerciale intercorsi nell'esercizio con le società controllate, collegate, e collegate di controllate. In apposita separata tabella sono indicate le società con le quali la Capogruppo intrattiene particolari rapporti.

	RAPPORTI ATTIVI	**RAPPORTI PASSIVI**
Controllate		
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Esterne Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Prestazioni della Polfer Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici Comunicazione	Prestazioni di personale Fitto locali Prestazioni sanitarie Polfer
Ferrovie Real Estate SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Legale Lavoro Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Servizi di Audit Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici	Fitto locali Prestazioni di personale

(segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Controllate		
Ferservizi SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari societari Relazioni industriali Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Esterne Cariche sociali Prestazioni di personale . Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Utilizzo sistemi informatici Comunicazione	Prestazioni di personale Servizi informatici Contabilità/Tesoreria Amministrazione del personale Ristorazione Ferrotel Facilities e Building management Formazione Servizi acquisti Fee acquisto titoli di viaggio Realizzazione pubblicità Comunicazione e convegnistica Fitto di locali
Trenitalia SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Prestazioni della Polfer Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici Comunicazione	Prestazioni di personale Spese di trasporto viaggiatori Servizi club Eurostar Fitto di locali
TAV SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Comunicazione	

(segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Controllate *(segue)*		
Italferr SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Industriali Relazioni esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici	Prestazioni di personale
Fercredit SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Grandi Stazioni SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Relazioni esterne Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Fitto locali
Centostazioni SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Comunicazione	

(segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Controllate *(segue)*		
Omnia Express SpA	**Servizi dell'area** Relazioni industriali Rimborsi assicurazioni	Trasporti e spedizioni
Italcontainer SpA/Serfer Srl/ Ferport Srl/Ferport Napoli Srl/ Nord Est Terminal SpA/Cargo Chemical Srl/SAP Srl in liquidazione/ Italcertifer ScpA/Metropark SpA/ Omnia Logistica SpA/Ecolog SpA/ Metroscai Scarl/TX Logistik AG/ Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni	
FS Cargo SpA	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Sogin Srl	**Servizi dell'area** Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita SpA	**Servizi dell'area** Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Servizi di Audit Cariche sociali Prestazioni di personale	Trasporti
Passaggi SpA		Fee acquisto titoli di viaggio
TEVERE TPL Scarl	Cariche sociali	

(segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Collegate		
TSF SpA	Cariche sociali Prestazioni di personale	Servizi informatici e Realizzazione software Formazione personale
Isfort SpA	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Formazione personale Prestazioni di personale Consulenze
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Sideuropa Srl	Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	
Wisco SpA	Cariche sociali	
Sodai SpA	Cariche sociali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	

CONSOLIDATO FISCALE	Iva DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTER-SOCIETARIO	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI
Controllate					
RFI	RFI	RFI			RFI
Ferrovie Real Estate	Ferrovie Real Estate	Ferrovie Real Estate			Ferrovie Real Estate
		Fercredit	Fercredit		
Fercredit		Ferservizi			
Ferservizi	Ferservizi	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia
Trenitalia	Trenitalia	TAV	TAV		TAV
TAV	TAV	Italferr			Italferr
Italferr	Italferr	Grandi Stazioni			
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Centostazioni		Centostazioni	
Centostazioni	Centostazioni	Omnia Express	Omnia Express		
Omnia Express	Omnia Express	Omnia logistica			
Omnia logistica	Omnia logistica	Passaggi			
Passaggi	Passaggi	Sita			
Sita		Metropark			
Metropark	Metropark		FS Cargo	FS Cargo	
FS Cargo	FS Cargo				
Ecolog	Ecolog				
Italcontainer	Italcontainer				
Serfer	Serfer				
Sogin	Sogin				
Immobiliare	Immobiliare	Sogin			
Ferrovie	Ferrovie				
Cargo Chemical	Cargo Chemical				
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni				
Servizi	Servizi				
	Tiburtina Sviluppo				
Ferport	Immobiliare				
Ferport Napoli					
FS Lab					
Grandi Stazioni					
Imm.re					
Grandi Stazioni					
Ingegneria					
Grandi Stazioni					
Pubblicità					
Grandi Stazioni					
Edicole					
Italcertifer					
Nord Est Terminal					
Self					
Tiburtina Sviluppo					
Immobiliare					
Collegate		TSF			
Collegate di controllate					Cisalpino

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

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

Denominazione	31.12.2006		
	Crediti	Debiti	Ratei e Risconti passivi
Imprese controllate			
Cargo Chemical Srl	43	326	
Cemat SpA			
Centostazioni SpA	2.831	2.004	
Ecolog SpA	(1)	714	
FS Cargo SpA	96	29	
Fercredit SpA	1.548	13	
Ferport Srl	69		
Ferport Napoli Srl	(2)	19	
Ferrovie Real Estate SpA	22.830	1.566	
Ferservizi SpA	9.578	4.922	
FS Lab SpA		14	
Grandi Stazioni SpA	6.156	148	
Grandi Stazioni Servizi Srl	325	20	
Immobiliare Ferrovie Srl		4	
Italcontainer SpA	1	1.661	
Italcertifer Scpa	46		
Italferr SpA	21.302	8	
Metropark SpA	116	2	
Metroscai Scarl	5		
Nord Est Terminal SpA	107	1	
Omnia Express SpA	555	1	
Omnia Logistica SpA		126	
Passaggi SpA	7	19	
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	21.275	927.761	
SAP - in liquidazione	5.825		
Self Srl		1	
Serfer SpA	2.163		
Sita SpA	6.373	304	
Sogin Srl	616	1.902	
TAV SpA	1.728	976.749	
TEVERE TPL Scarl	3		
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA		5	
Trenitalia SpA	29.323	957.680	140
Tx Logistic AG	258		
	133.176	2.875.999	140
Imprese collegate			
Ferrovie Nord Milano SpA			
Isfort SpA	(3)	147	
TSF SpA	129	5.634	
	126	5.781	0
Collegate di controllate			
BBT SE			
Logistica SA			
Sideuropa Srl			
Sodai Italia SpA			
Wisco SpA			
	0	0	0
TOTALE	**133.302**	**2.881.780**	**140**

Valori in migliaia di euro

2006

Costi		Ricavi	
Costi della produzione	**Oneri straordinari**	**Valore della produzione**	**Proventi straordinari**
		191	
		16	
9		1.036	
		14	
		104	
		153	
		43	
		10	
5.784		2.004	
16.240		6.745	
52		271	
		19	
		5	
59		2.232	
		18	
		5	
		7	
3		26	
		17	
9			
6.803		77.921	46
		2	
		148	
5	49	258	5.482
		151	
48		1.887	45
		3	
4.862	3	71.923	
		258	
33.874	52	165.467	5.573
		1	
361		55	
4.708		223	6
5.069	0	279	6
		5	
		5	
		11	
		10	
		37	
0	0	68	0
38.943	**52**	**165.814**	**5.579**

RAPPORTI FINANZIARI

Denominazione	31.12.2006		
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi
Imprese controllate			
Cargo Chemical Srl			
Cemat SpA			
Centostazioni SpA			
Ecolog SpA			
FS Cargo SpA		5.500	2
Fercredit SpA	14.350		118
Ferport Napoli Srl			
Ferrovie Real Estate SpA			
Ferservizi SpA			
FS Lab SpA			
Grandi Stazioni SpA			
Grandi Stazioni Servizi Srl			
Immobiliare Ferrovie Srl			
Italcontainer SpA			
Italcertifer Scpa			
Italferr[1] SpA			
Metropark SpA			
Metroscai Scarl			
Nord Est Terminal SpA			
Omnia Express SpA		6.722	
Omnia Logistica SpA			
Passaggi SpA			
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA		227.051	
SAP - in liquidazione			
Serfer SpA			
Sita SpA			
Sogin Srl			
TAV SpA		164.675	587
Trenitalia SpA	2.092.400	1.069.296	7.417
Tx Logistic AG			
TEVERE TPL			
	2.106.750	**1.473.244**	**8.124**
Imprese collegate			
TSF SpA	0	0	0
Collegate di controllate			
Cisalpino AG	0	0	0
TOTALE	**2.106.750**	**1.473.244**	**8.124**

Valori in migliaia di euro

[1] *La garanzia di 17.550mila euro è prestata a favore della controllata TAV SpA*

2006			
Debiti	**Garanzie**	**Oneri**	**Proventi**
		8	
2.216		189	2.480
		28	
3.245		59	170
345.787		5.023	5.197
		1	
69.915	664.824	3.613	50.401
100.250		2.214	18.240
18.474		1.276	7.399
		23	
		17	
189.012	17.550	5.913	2.160
673		25	
		13	
48		59	211
155			119
139		20	
	238.236	9.359	157
309		3	
36		46	
272.853	1.161.572	13.672	12.602
	1.391.250	17.302	93.672
1.003.112	**3.473.432**	**58.863**	**192.808**
753	0	521	4.039
0	58.108	0	252
1.003.865	**3.531.540**	**59.384**	**197.099**

Investimenti

Il Gruppo Ferrovie dello Stato nel corso del 2006 ha proceduto a una revisione del Piano Investimenti, dovuta da un lato agli effetti prodotti dalla Legge finanziaria 2006 che ha disposto risorse inferiori rispetto a quelle richieste e dall'altro all'esigenza assoluta e improrogabile di avviare il generale riassetto della società di trasporto.

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

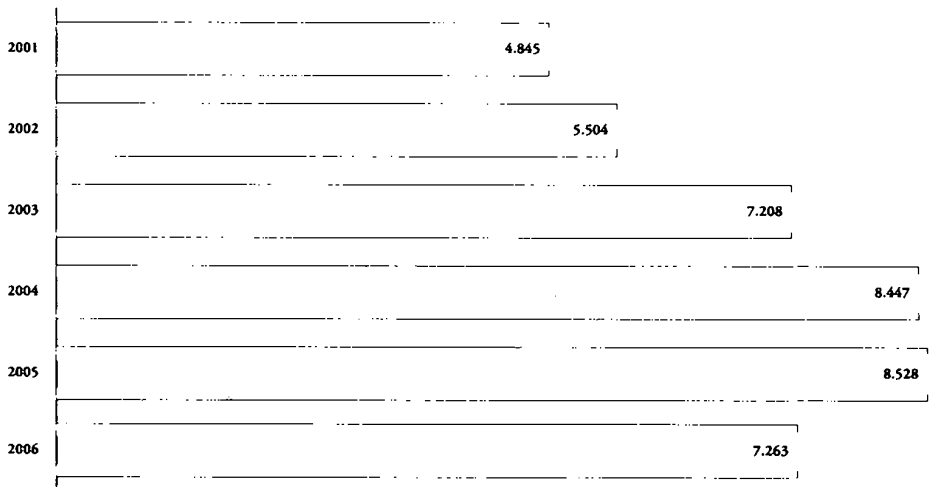
- garantire gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti;
- garantire il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo;
- garantire la continuità dei progetti in corso.

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.

Si precisa, al riguardo, che 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.

INVESTIMENTI DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO



Valori in milioni di euro

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).

E' 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, 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.

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-Salone;
- attivata all'esercizio commerciale, nell'ambito della Tratta Milano-Bologna, la sub-tratta Castelfranco-Lavino.

Nella tabella seguente vengono evidenziate le principali opere attivate all'esercizio ferroviario nel 2006, riportando, per un confronto, anche le principali opere attivate nei due anni precedenti.

		2004	2005	2006
Rete AV/AC				
Napoli (Gricignano) - Roma	*km*	-	186	
Torino - Novara				86
Castelfranco - Lavino				7
Salone - Roma Prenestina				15
Rete convenzionale				
Nuove infrastrutture	*km*	106	144	115
Nuove linee	*km*	*14*	*34*	*42*
Raddoppi	*km*	*62*	*70*	*67*
Varianti	*km*	*30*	*40*	*6*
Ammodernamento linee		840	402	644
Elettrificazioni	*km*	120	44	33
Blocchi	*km*	720	358	611
Tecnologie di sicurezza	*km*	4.497	5.730	6.282
SCMT	*km*	*1.998*	*2.759*	*2.751*
SSC	*km*		*60*	*1.168*
SCC/CTC	*km*	*749*	*311*	*163*
GSM-R	*km*	*1.750*	*2.600*	*2.200*
Apparati di stazione	*numero*	31	51	34
ACEI				*24*
ACS				*3*
ACC				*7*
Soppressione passaggi a livello	*numero*	80	109	94
Automazione passaggi a livello	*numero*			14

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 inter-

regionale 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);
- 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, come dettagliato nella tabella seguente:

NUOVO MATERIALE	n. mezzi
Locomotive	**78**
Nazionale Internaz.le	16
Locale	62
Carrozze	**163**
Naz.le Internaz.le: ETR/Intercity	3
Regionale, doppio piano	160
Treni	**71**
Minuetto	70
Naz.le Internaz.le: ETR Francia	1

RISTRUTTURAZIONE E CLIMATIZZAZIONE	n. mezzi
Locomotive	**29**
Nazionale Internaz.le	12
Regionale	9
Logistica	8
Carrozze/Carri	**600**
Nazionale Internaz.le	83
Regionale	129
Logistica	388
Treni AV - ETR500	**20**
Naz.le Intemaz.le: ETR 480/500 A V	20

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Italferr SpA, Ferservizi SpA, Ferrovie Real Estate SpA e Ferrovie dello Stato SpA) hanno realizzato investimenti per circa 140 milioni di euro finalizzati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI

La legge finanziaria 2006 (legge 23 dicembre 2005, n. 266) ha introdotto 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 nonchè, 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.*

A seguito dei descritti interventi normativi il calcolo degli ammortamenti dell'infrastruttura a partire dal 2006 viene effettuato con il metodo delle quote variabili sulla base del rapporto tra quantità prodotte, identificate attraverso l'unità di misura dei treni-km, e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione, che ha scadenza nel 2060. Il costo ammortizzabile, cioè costo dell'investimento a *vita intera* al netto degli ammortamenti già effettuati include gli oneri finanziari complessivi previsti sul progetto ed è calcolato al netto del valore residuo dell'infrastruttura. Si rinvia alla sezione 2 *Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo* della Nota integrativa per maggiori dettagli circa la nuova modalità di calcolo degli ammortamenti.

Così come previsto dal disposto dell'art. 87 della finanziaria 2006, si evidenzia, che le tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità, entrate in esercizio nel 2006, non sono state ancora ammortizzate avendo effettuato, nello stesso anno, attività di pre-esercizio.

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. L'art. 1 comma 84 della finanziaria, 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).

Nelle more della definizione delle modalità di attivazione delle risorse assegnate con la finanziaria citata, è intervenuto il decreto legge n. 223 del 4 luglio 2006 (convertito con legge n. 248 del 4 agosto 2006), che ha previsto la concessione di un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1,8 miliardi di euro a favore di Ferrovie dello Stato SpA o società del Gruppo. Nel corso dell'esercizio il contributo è stato interamente incassato (1.430 milioni di euro a favore di TAV SpA e il residuo a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA).

A dicembre 2006, inoltre, sono stati incassati 100 milioni di euro come prima annualità del contributo quindicennale previsto, nella misura di 85 milioni di euro per la linea Torino-Milano-Napoli e di 15 milioni di euro per il resto del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Si evidenzia che con riferimento alle restanti quote annue dei contributi quindicennali, a seguito dell'emanazione del decreto del MEF n. 123000 del 7 dicembre 2006, Ferrovie dello Stato SpA ha stipulato, attraverso la sottoscrizione di un contratto di mutuo, un'operazione di attualizzazione, a seguito della quale sono stati incassati, in data 29 dicembre 2006, circa 2.179 milioni di euro, di cui 1.062 milioni di euro per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

Si rileva che la finanziaria 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296) ha modificato la destinazione dei contributi quindicennali previsti dalla finanziaria 2006 sostituendo il citato comma 84 dell'art.1 con il seguente disposto *sono concessi... a Ferrovie dello Stato SpA o a società del gruppo contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli e di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.*

Le novità principali introdotte dalla nuova finanziaria, con impatti in particolare per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, hanno riguardato l'accollo del debito verso Cassa Depositi e Prestiti da parte dello Stato e la liquidazione del patrimonio separato di Infrastrutture SpA.

In particolare la finanziaria 2007, ha previsto:

- all'art. 1 comma 966 che gli *oneri per capitale e 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*;
- all'art. 1 comma 967 che *Cassa depositi e prestiti SpA, in quanto succeduta a 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[2] 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*;

[2] *Proventi derivanti dall'utilizzo del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità*

- all'art. 1 comma 968 che 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;
- all'art. 1 comma 969 che i criteri e le modalità di assunzione da parte dello Stato degli oneri di cui al comma 966, e della 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. Il decreto non regolamentare che ha indicato le dette modalità applicative è stato emanato il 27 dicembre 2007.

I commi dell'art. 1 della legge sopra descritti entrano in vigore dalla data di pubblicazione della legge stessa, ovvero 27 dicembre 2006, e non dal 1° gennaio 2007 come il resto dell'articolato.

Nel decreto non regolamentare citato è previsto che le somme stanziate nel bilancio dello Stato per l'anno 2007 (cap. 2222), pari a 645 milioni di euro, a titolo di Integrazione dallo Stato ai sensi del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 23 dicembre 2003, si renderanno disponibili alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA per far fronte al pagamento del servizio del debito verso Cassa Depositi e Prestiti contratto in attuazione dell'articolo 75 della legge finanziaria 2003, e dunque per far fronte agli oneri maturati fino al 27 dicembre 2006 data di efficacia dell'accollo del debito da parte dello Stato.

Alla luce di quanto sopra sono stati eliminati dal bilancio i debiti verso Cassa Depositi e Prestiti SpA tramite iscrizione di contributi conto impianti da parte dello Stato portati a riduzione dei cespiti e dei lavori in corso afferenti al sistema Alta Capacità/Alta Velocità – Asse Torino-Milano-Napoli.

In futuro gli investimenti del sistema Alta Velocità/Alta Capacità saranno finanziati dal mercato con la garanzia dei ricavi derivanti dallo sfruttamento economico delle linee della Alta Velocità/Alta Capacità stessa. Infatti così come sopra menzionato, l'accollo da parte dello Stato dell'intero debito di Cassa Depositi e Prestiti in essere con conseguente liquidazione del patrimonio separato, consentirà di liberare i suddetti ricavi – precedentemente a garanzia di tale debito – permettendo il loro utilizzo a garanzia dei nuovi finanziamenti da reperire sul mercato dei capitali.

La finanziaria 2007 inoltre ha previsto:

- *per la rete tradizionale*
  - autorizzazioni di spesa di 24 milioni di euro 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;
  - ulteriori autorizzazioni di spesa, a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di 1.600 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008; tale maggiore spesa è destinata, in misura non inferiore al 50% agli investimenti nella rete regionale e locale.

- *per la rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità*
  - autorizzazioni di spesa per complessivi 8.100 milioni di euro nel periodo 2007-2021 (specificatamente nella misura di 400 milioni di euro per l'anno 2007, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.600 milioni di euro per l'anno 2009 e 4.800 milioni di euro per il periodo 2010-2021, in ragione di 400 milioni di euro annui), interamente impegnabili a decorrere dal primo anno di iscrizione, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli.

Il finanziamento dell'infrastruttura è avvenuto anche attraverso i flussi generati dalla vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario da parte di Ferrovie Real Estate SpA. Infatti, così come previsto dalla normativa, una quota di utili di Ferrovie Real Estate SpA, pari a 50 milioni di euro, è stato distribuito all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA che, a sua volta, ha deliberato l'aumento di capitale sociale per pari importo in RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (nel 2005 erano stati distribuiti 30 milioni di euro).
Peraltro, si evidenzia che il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito in legge 24 novembre 2006, con riferimento agli "Immobili non strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria" 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), sopra citato che prevedeva che: *Le risorse economico-finanziarie derivanti dalle dismissioni effettuate direttamente ai sensi del presente comma sono impiegate da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio.*

Con riferimento al finanziamento del materiale rotabile si evidenzia che esso avviene principalmente tramite:

- emissione di prestiti obbligazionari da parte di Ferrovie dello Stato SpA, interamente sottoscritti da Eurofima;
- finanziamenti attraverso il sistema bancario.

Per il dettaglio dei finanziamenti erogati nel 2006, si fa rimando al paragrafo "Principali eventi dell'anno".

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume del Gruppo per investimenti di ricerca e sviluppo nel 2006 è stato pari a circa 139 milioni di euro di cui 134 milioni per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e 5 milioni di euro per Trenitalia SpA.

	2004			2005			2006			D 2006 vs 2005		
Ricerca e sviluppo	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**	**RFI**	**Trenitalia**	**Totale**
Tecnologie per la sicurezza	12,9	1,6	14,5	35,5	4,1	39,6	85,7	2,7	88,4	50,2	(1,4)	48,8
Diagnostica innovativa	1,0	0,2	1,2	12,2	1,7	13,9	44,2	0,4	44,6	32,0	(1,3)	30,7
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	4,0	0,5	4,5	2,7	0,4	3,1	3,8	0,1	3,9	1,1	(0,3)	0,8
Eco-compatibilità ambientale	0,3	1,3	1,6		1,3	1,3		1,0	1,0	0,0	(0,3)	(0,3)
Altro	11,6	1,0	12,6		1,5	1,5		1,0	1,0	0,0	(0,5)	(0,5)
TOTALE	**29,8**	**4,6**	**34,4**	**50,4**	**9,1**	**59,5**	**133,7**	**5,2**	**138,9**	**83,3**	**(3,9)**	**79,4**

La tabella riporta l'ammontare della spesa 2006 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 64% è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e il 33% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile.

Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, lo sviluppo di nuove iniziative ha riguardato fondamentalmente i sistemi per il controllo della marcia dei treni: SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) impiegato nelle linee principali della rete tradizionale e SSC (Sistema Supporto alla Condotta) destinato alle linee secondarie della rete tradizionale; ulteriori attività di ricerca hanno interessato il sistema di trasmissione radio GSM-R e il sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), utilizzato nella rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Sia per la componente di terra che per quella di bordo di questi e di altri sistemi destinati alla sicurezza della circolazione ferroviaria sono proseguiti:

- gli studi e i test finalizzati all'implementazione di nuove funzionalità e all'integrazione con altri sistemi di sicurezza esistenti;
- lo studio dei campi elettromagnetici ad alta frequenza per limitare le interferenze tra i diversi sistemi ferroviari;

- le sperimentazioni inerenti i sistemi di comunicazione terra-treno, finalizzate sia all'integrazione dei sistemi ERTMS e SCMT con il sistema GSM-R, che all'utilizzo di nuove tecnologie come le piattaforme satellitari.

Diagnostica innovativa

Il significativo volume di spesa sostenuto da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in tema di diagnostica si riferisce alla fase di realizzazione di due convogli strumentati per il monitoraggio delle linee Alta Velocità/Alta Capacità, in particolare dell'armamento, degli impianti di trazione e di segnalamento verificando significativi parametri dell'interazione treno-infrastruttura ferroviaria.

Gli aspetti innovativi del progetto riguardano:

- il superamento dell'attuale limite di velocità di 200 km/h degli attuali sistemi di monitoraggio dinamico (treno diagnostico Archimede);
- l'effettuazione di misure con minori tolleranze;
- la gestione di un numero rilevante di parametri di sicurezza e di qualità dell'infrastruttura, secondo gli standard europei (UIC) e dell' Alta Velocità/Alta Capacità;

Per il materiale rotabile sono proseguite le attività per la riduzione dei costi di acquisto (Modtrain) e di manutenzione (Test bed-sistema immagine per ETR500).

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Nel corso del 2006 sono proseguite le sperimentazioni e le omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario. In particolare le attività hanno riguardato: materiali e sistemi antivibrazioni per il contenimento del rumore e modellizzazione di nuovi profili dei pantografi per il miglioramento dell'interazione treno-infrastruttura.

Eco-compatibilità del sistema ferroviario

Per il contenimento dell'impatto ambientale sono proseguite le attività sui progetti destinati al contenimento dei consumi energetici, alla realizzazione di studi e/o prototipi che utilizzano combustibili alternativi (idrogeno o pannelli fotovoltaici) e alla riduzione delle emissioni sonore del materiale rotabile soprattutto in ambito urbano.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2006, Ferrovie dello Stato SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2006, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Altre informazioni

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, non sono intervenuti nell'anno 2006 sviluppi pregiudizievoli. Pertanto, si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse siano esposte a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, conseguentemente, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando anche gli eventuali sviluppi dei primi mesi del 2007.

In particolare:

- relativamente al procedimento penale n. 1363/03 già n. 282/97, afferente i lavori di realizzazione della tratta Milano-Genova dell'Alta Velocità, pendente innanzi al GUP di Genova, con il coinvolgimento, tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di TAV S.p.A e di un Dirigente di Italferr SpA, il giudice dell'udienza preliminare ha emesso in data 6 febbraio 2006 sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione dei reati a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa;
- con riferimento al procedimento penale n. 15152/98 pendente presso il tribunale di Roma e che vede coinvolti tra gli altri l'Amministratore Delegato pro-tempore di Ferrovie dello Stato SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, l'Amministratore delegato pro-tempore e il Presidente pro-tempore di CIT SpA, il Tribunale di Roma ha dichiarato, in data 2 marzo 2006 non doversi procedere per intervenuta prescrizione nei confronti dell'Amministratore Delegato pro-tempore di Ferrovie dello Stato SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'Amministratore Delegato pro tempore di CIT SpA, rinviati a giudizio per il reato di truffa aggravata in danno dello Stato. Il GUP aveva già pronunciato sentenza di non luogo a procedere "perché il fatto non sussiste", nei confronti, tra gli altri, del Presidente pro-tempore della CIT SpA relativamente al reato di corruzione;
- relativamente al procedimento penale n. 3042/98 già n. 282/97 per i fatti riguardanti il c.d. Scalo Fiorenza – nell'ambito del quale l'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, è stato condannato, tra l'altro, per il reato di corruzione – la Corte di Appello di Milano ha rideterminato, in sede di rinvio, la pena nei confronti dell'ex Amministratore Delegato in 2 anni e 7 mesi di reclusione. L'ex Amministratore Delegato ha proposto ricorso per Cassazione avverso la suddetta decisione. La Corte di Cassazione, con provvedimento del 5 maggio 2006, depositato in data 14 settembre 2006, ha rigettato il ricorso proposto dall'ex AD di Ferrovie;
- con riferimento al procedimento penale pendente n. 1988/96 innanzi al GUP di Perugia (a carico tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato

SpA - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'ex Amministratore Delegato di TAV SpA e dell'ex Presidente di Italferr SpA), in cui le rispettive società si sono costituite parte civile, in data 11 gennaio 2007 il Tribunale di Perugia ha dichiarato la prescrizione della quasi totalità dei reati ascritti agli imputati. La costituzione di parte civile di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, TAV SpA e Italferr SpA permane nei confronti di soggetti non aventi rapporti diretti con il Gruppo Ferrovie dello Stato;

- è stato aperto, infine, nel 2006 dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Cremona, un procedimento penale nei confronti dell'ex Amminastratore Delegato di Trenitalia SpA, al quale sono contestati i reati di cui agli artt. 40 (sottrazione all'accertamento o al pagamento dell'accisa sugli oli minerali) e 49 (irregolarità nella circolazione di prodotti sottoposti ad accisa) della Legge 504/1995, accertati dalla Guardia di Finanza, in data 26 settembre 2006, presso l'Impianto Primario di Cremona dell'ex Direzione Generale Operativa Logistica. Il procedimento è ancora nella fase delle indagini preliminari;
- si segnala, inoltre, che a carico di un dirigente di TAV SpA, di rappresentanti di Italferr SpA, della società Condotte e del Comune di Roma, risulta avviato dalla Procura della Repubblica di Roma un procedimento concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori Alta Velocità/Alta Capacità della Penetrazione urbana di Roma in zona "La Rustica". In ordine allo stesso procedimento, all'inizio del mese di febbraio 2007, la società TAV SpA è venuta a conoscenza che il Pubblico Ministero ha richiesto l'archiviazione per infondatezza della notizia di reato per difetto della condizione di procedibilità e che la persona offesa ha presentato opposizione avverso la richiesta stessa;
- nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese;
- in relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01 RGNR in cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA si è costituita parte civile, per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del Magazzino Centrale di Milano Greco e conclusosi con la condanna, confermata in Appello, dell'unico imputato che non aveva richiesto la definizione del procedimento con riti alternativi, è stato concluso un accordo transattivo per un importo pari a 25.000 euro.

Si ritiene inoltre doveroso segnalare che sono tuttora aperti alcuni procedimenti giudiziari relativi a incidenti ferroviari.

Con riferimento al 2006 si segnala purtroppo lo scontro occorso in data 13 dicembre tra due treni merci che si trovavano sulla linea Verona-Trento che ha provocato la morte di 2 macchinisti.

Inoltre, il 15 gennaio 2007, si è verificata la grave collisione tra la nave veloce per trasporto passeggeri Segesta Jet, di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in navigazione tra Reggio Calabria e Messina, e la nave portacontenitori Susan Borchard in navigazione verso il Medio Oriente. Nella collisione hanno perso la vita 4 componenti dell'equi-

paggio della Segesta Jet, dipendenti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Sul sinistro sono state aperte tre inchieste: una di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, una della Procura della Repubblica di Messina e una del Ministero dei Trasporti.

In relazione a questi ultimi eventi e ad altri incidenti ferroviari occorsi in passato, relativamente ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte da specifiche polizze assicurative (per la parte eccedente la franchigia).

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2006

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	Cargo Chemical	CematTevere TPL	Ferport	Serfer	Ecolog	Totale
Aumenti di capitale sociale												**0**
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		901.766										901.766
Altri dallo Stato	84				1.188			2.400				3.672
Contributi Unione Europea		12						225				237
Da Enti pubblici territoriali		89	56			23.340					40	23.525
Contributi diversi da altri			10.497				1.072	31.503	7	120		43.199
Contributi in c/investimento												
Accollo da parte dello Stato		4.990.032		8.068.630								13.058.662
Da Stato		2.756.175 (*)		1.721.062								4.477237
Da Enti pubblici territoriali		54.094	115.933		11.253	7.167						188.447
Contributi Unione Europea		128.976 (**)	82	27.560								156.619
Totale	**84**	**8.831.142**	**126.569**	**9.817.252**	**12.441**	**30.508**	**1.072**	**31.728**	**2.400**	**7**	**120**	**40** **18.853.363**

(*) di cui 570.054mila iscritti gli acconti del passivo

(**) di cui 95.446mila iscritti gli acconti del passivo

Valori in migliaia di euro

D. LGS. N. 231/2001

L'attuale Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo il 19 gennaio 2005, è in corso di aggiornamento per tener conto delle variazioni organizzative, delle nuove disposizioni legislative e dell'aggiornamento delle nuove "Linee guida per la costruzione dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001" di Confindustria (in corso di approvazione).

Nella riunione del 17 novembre 2006 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha approvato alcune modifiche all'articolo 7 dello Statuto dell'Organismo di Vigilanza per tener conto delle modifiche organizzative che hanno interessato il Vertice aziendale, relativamente alla distinzione della figura del Presidente da quella dell'Amministratore Delegato.

In relazione alla necessità di emanare le procedure aziendali a regolamentazione della attività/processi a rischio di reato ex D.Lgs. n. 231/2001 nelle forme previste dalle Disposizioni di Gruppo n. 1/AD del 5 giugno 2002 e n. 65/AD del 12 settembre 2006, sono state emesse n. 23 procedure operative, dopo la formale approvazione da parte dell'Organismo di Vigilanza.

Si segnala infine che nel periodo di riferimento non sono pervenute all'Organismo di Vigilanza notizie relative alla commissione di reati o a comportamenti non in linea con quanto previsto dal Modello.

D. LGS. N. 196/2003

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al D.Lgs. n. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato SpA ha provveduto a redigere il Documento programmatico sulla Sicurezza relativo al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati
- i risultati dell'analisi dei rischi
- le misure di sicurezza adottate
- la formazione del personale in materia.

Informazioni riguardanti le principali società che operano nel gruppo

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA PER SOCIETÀ

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	2.302,4	2.433,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.413,1	2.395,8
Margine operativo lordo	(110,7)	37,9
Risultato netto di esercizio	(197,0)	0,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(184,8)	226,0
Investimenti tecnici	3.992,8	3.138,5
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	34.489,0	31.986,1
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	1.190,9	(1.482,8)
Consistenza di personale finale	34.554,0	35.158,0

Valori in milioni di euro

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

Andamento della gestione

Per quanto riguarda gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2006 si rinvia al paragrafo "Principali eventi dell'anno".

La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare una perdita di 197 milioni di euro, contro un risultato sostanzialmente in pareggio del 2005.

Il margine operativo lordo, negativo per 110,7 milioni di euro, presenta un decremento di 148,6 milioni di euro rispetto al 2005 in cui risultava positivo per 37,9 milioni di euro.

Su tale risultato negativo hanno influito sia minori ricavi per 131,3 milioni di euro che maggiori costi operativi per 17,3 milioni di euro.

Sul fronte dei ricavi operativi i fenomeni maggiormente significativi sono stati:

- incremento di 237 milioni di euro nei ricavi da pedaggio dovuto essenzialmente alla non applicazione dello sconto riconosciuto in passato alle imprese ferroviarie e non più finanziato dal MEF con contributi in conto esercizio nell'ambito del Contratto di

Programma, aumento dei treni-km ed entrata in esercizio dell'AV/AC che ha generato maggiori ricavi sulle tratte Roma-Napoli e Torino-Novara;

- decremento di 388 milioni di euro dei contributi da Stato e altri Enti, relativi ai contributi in conto esercizio per il 2006, così come stabilito dalla Legge Finanziaria 2006.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, fanno registrare un incremento di 17,3 milioni di euro, dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- dell'incremento, pur in presenza di una ridotta consistenza media, del costo del lavoro, determinato principalmente dall'adeguamento dei minimi contrattuali previsti dal rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per il biennio 2005-2006;
- dell'incremento di 54,2 milioni di euro degli altri costi operativi che risente in particolare dell'incremento dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, da porre in correlazione con i maggiori volumi di investimenti sia sulla rete storica che sull'Alta Velocità/Alta Capacità che hanno comportato un maggior impiego di materiali e costi interni;
- delle maggiori capitalizzazioni (50,6 milioni di euro) connesse a volumi di produzione per attività di investimento sulla rete tradizionale più significativi rispetto allo scorso esercizio.

Gli ammortamenti e il corrispondente utilizzo del fondo Integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98 si riducono di 503,6 milioni di euro a seguito della nuova modalità di ammortamento con il metodo a quote variabili introdotta dalla legge finanziaria 2006, come illustrato nei criteri di valutazione della nota integrativa.

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 21 milioni di euro sostanzialmente invariato rispetto al 2005.

Tra i proventi finanziari sono iscritti proventi da partecipazioni in imprese controllate pari a 11,1 milioni di euro derivanti dal conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero – *Brenner Basistunnel* BBT SE nella Società Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB). L'importo deriva dalla differenza tra il valore della partecipazione nella società TFB e il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art. 2343 c.c..

Gli oneri finanziari di competenza dell'anno 2006 relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) e ai prestiti contratti da TAV SpA con Bei acquisiti con la scissione della Roma-Gricignano sono stati considerati, secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, coma una componente dell'investimento ammortizzabile.

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo negativo di 31,2 milioni di euro, con un peggioramento di 57 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare oneri derivanti dall'accantonamento al Fondo oneri per esodi incentivati, secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011 (100 milioni di euro).

L'indebitamento al 31 dicembre 2006 è pari a 1.190,9 milioni di euro, al 31 dicembre 2005 la società presentava una posizione finanziaria netta positiva per 1.482,8 milioni di euro. La variazione è dovuta all'aumento dei debiti verso banche in seguito alle scissioni di TAV SpA con la Bei (961,5 milioni di euro) e di Ferrovie Real Estate SpA con la Banca OPI (54 milioni

di euro), al nuovo finanziamento concesso dalla Banca di Roma di 150 milioni di euro e al conto corrente intersocietario con la Capogruppo che presenta un saldo negativo di 227,2 milioni di euro contro un saldo positivo di 1.222,5 milioni di euro del 31 dicembre 2005.
Al 31 dicembre 2005 risultava iscritto un debito verso Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA, pari a 197,9 milioni di euro. Il debito si è incrementato nel corso dell'anno per 4.663,7 milioni di euro a seguito delle scissioni TAV SpA relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna e per 80 milioni di euro a seguito di ulteriori tiraggi effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e si è decrementato per l'intero importo a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato previsto dalla Finanziaria 2007.

Per le variazioni intervenute sui mezzi propri, si rinvia a quanto descritto nei principali eventi dell'anno.

TAV SpA

Principali indicatori	**2006**	**2005**
Contributi in conto esercizio	1.557,6	144,3
Altri ricavi	11,0	38,2
Costi	2.065,0	3.339,7
Saldo della gestione finanziaria	(105,1)	(654,3)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	609,6	3.838,8
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(2.365,5)	(3.830,0)
Investimenti tecnici	0,5	3,0
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	5.538,5	22.046,1
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	2.164,2	15.403,6
Consistenza di personale finale	191,0	240,0

Valori in milioni di euro

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee e infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Andamento della gestione

Per quanto attiene alle informazioni relative alle scissioni TAV-RFI, si rinvia al commento del paragrafo "Principali eventi dell'anno".
Le maggiori variazioni intervenute nell'esercizio hanno riguardato i ricavi operativi, la variazione dei lavori in corso su ordinazione e i costi operativi.

La variazione dei ricavi operativi è dovuta all'incremento dei contributi (1.414,3 milioni di euro) ed è conseguenza della modifica del meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità introdotto dalla finanziaria 2006 che prevede la copertura del fabbisogno finanziario del progetto con contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Con l'iscrizione dei contributi viene ridotto il valore delle rimanenze.

La voce variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è commisurato ai costi e oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi e oneri sostenuti nell'esercizio, al netto dei proventi. Il decremento della voce, rispetto all'anno precedente (3.229,2 milioni di euro) è da ricollegarsi, oltre che ai citati contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla minore attività della società e anche ai minori oneri finanziari attribuiti alle rimanenze a seguito della differente modalità di copertura degli oneri finanziari stessi.

La variazione in riduzione dei costi (1.276,9 milioni di euro) è da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo, a seguito dell'avvenuto completamento delle tratte scisse.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 15.403,6 milioni di euro a un valore di 2.164,2 milioni di euro. La variazione è dovuta al trasferimento di debiti a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 5.661,9 milioni di euro ai nuovi prestiti contratti per 772,4 milioni di euro e ai rimborsi effettuati per 420,8 milioni di euro. L'indebitamento si riduce inoltre per l'accollo da parte dello Stato del debito verso Cassa Depositi e Prestiti per 8.008,3 milioni di euro, secondo quanto previsto dalla finanziaria 2007.

Trenitalia SpA

Principali indicatori	**2006**	**2005**
Ricavi operativi	4.930,7	4.935,2
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	5.503,9	4.877,1
Margine operativo lordo	(573,2)	58,1
Risultato netto di esercizio	(1.989,4)	(631,7)
Flusso di cassa da attività di esercizio	(767,4)	(264,0)
Investimenti tecnici	973,3	1.437,7
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	6.849,8	7.219,4
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	5.924,5	5.215,4
Consistenza di personale finale	54.706,0	53.883,0

Valori in milioni di euro

Trenitalia SpA ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Andamento della gestione

Come precedente illustrato, nel corso dell'anno sono state emanate nuove disposizioni inerenti la definizione del nuovo assetto organizzativo societario. Il peggioramento dei livelli di qualità registrata alla fine del 2005, ha costretto a rivedere il modello organizzativo ripristinando la divisione Trasporto Regionale oltre a prevedere alcuni presidi straordinari di controllo a livello di Capogruppo. Sono stati inoltre attribuiti obiettivi di qualità e di efficienza alle tre Divisioni di mercato Passeggeri Nazionale e Internazionale, Regionale e Cargo, riportando responsabilità e leve gestionali e operative all'interno dei singoli business.

L'esercizio 2006 chiude con una perdita netta di 1.989,4 milioni di euro che si confronta con quella dell'esercizio precedente di 631,7 milioni di euro.

In corso d'esercizio, oltre al ripianamento delle perdite pregresse, sono state ripianate anche quelle al 31 marzo 2006 per 344,7 milioni di euro; pertanto, le perdite da ripianare risultano essere pari a 1.644 milioni di euro. Ricorrendo le condizioni previste dall'articolo 2446 del Codice Civile, l'esigenza di ripianamento risulta, al 31 dicembre 2006 pari a 788 milioni di euro. L'Assemblea dei Soci dovrà quindi deliberare in merito alle azioni da intraprendere.

Su tale risultato hanno avuto effetto principalmente il mancato adeguamento delle tariffe della media e lunga percorrenza, la riduzione dei corrispettivi per Contratto di servizio pubblico operata dalla Legge Finanziaria, l'incremento del costo da pedaggio e gli oneri scaturenti dalla ristrutturazione industriale conseguenti alla redazione del Piano Industriale 2007-2011.

Il margine operativo lordo peggiora nell'esercizio passando da un saldo positivo di 58,1 milioni di euro a un saldo negativo di 573,2 milioni di euro a fronte di una crescita dei costi operativi alla quale si somma una lieve riduzione di ricavi della stessa natura.

I ricavi operativi, che ammontano a 4.930,7 milioni di euro, presentano una flessione di 4,5 milioni di euro rispetto al 2005.

I ricavi da traffico evidenziano una crescita del 3,2% (pari a 95,6 milioni di euro).

Nel settore passeggeri, considerando anche il traffico internazionale, si registrano maggiori ricavi sia nel segmento a media e lunga percorrenza (39,4 milioni di euro), dove i ricavi hanno avuto un incremento più che proporzionale ai volumi grazie alla maggiore incidenza delle vendite dei servizi a più elevata qualità (ES* e AV), che nel trasporto regionale (18,4 milioni di euro) in parte dovuto all'incremento di passeggeri trasportato e in parte ai modesti adeguamenti tariffari autorizzati dalle regioni.

Anche nel settore cargo si registrano maggiori ricavi (37,8 milioni di euro pari al 5,2%) sia nel traffico merci internazionali (9,9 milioni di euro), che nel traffico merci interno (27,9 milioni di euro).

I ricavi da Regioni aumentano di 14,8 milioni di euro e l'aumento è principalmente da attribuire ai contributi della Regione Campania.

Ai maggiori ricavi registrati nei prodotti del traffico si contrappone la riduzione dei corrispettivi dello Stato per i Contratto di servizio pubblico per 113,6 milioni (oltre il 24%) e dei contributi a fronte dei progetti per lo sviluppo del trasporto combinato.

I costi operativi, al netto della voce "capitalizzazioni-variazioni rimanenze", ammontano a 5.503,9 milioni di euro.

Il costo del lavoro registra un aumento di 71,5 milioni di euro (2,8%) per effetto della dinamica salariale parzialmente compensata dalla riduzione dell'organico medio che passa da 55.020 nel 2005 a 54.758 nel 2006.

Gli altri costi operativi si incrementano di 379,3mila euro (14,8%). Nel 2006 si sono andati consolidando fenomeni che già a chiusura dell'esercizio precedente avevano portato i costi operativi a crescere in misura significativa. Si evidenziano in particolare, l'aumento del costo del pedaggio per l'infrastruttura ferroviaria (235,1 milioni di euro) dovuto sia al venir meno dello "sconto k2" che all'aumento quantitativo delle tracce orarie acquistate; i maggiori costi connessi alla pulizia del materiale rotabile (30,8 milioni di euro) e le minori capitalizzazioni (175,8 milioni di euro) per la revisione dei progetti di revamping che ha portato a una riduzione dei rotabili sottoposti a interventi incrementativi spostando maggiormente l'attività interna verso la manutenzione corrente e ciclica.

Sul risultato netto dell'esercizio hanno inciso inoltre:

- ammortamenti e svalutazioni cespiti per 508,2 milioni di euro (426,8 milioni di euro nel 2005) che aumentano a seguito degli investimenti completati nel 2006;
- accantonamenti complessivi per 120,2 milioni di euro. Gli accantonamenti riguardano l'adeguamento di valore del Fondo svalutazione rimanenze (46,6 milioni di euro), l'accantonamento per passività potenziali connesse a contenziosi e a rischi contrattuali (54,2 milioni di euro), nonché la svalutazione crediti per 19,4 milioni di euro.

La gestione finanziaria è negativa per 153,7 milioni di euro (85,3 milioni di euro nel 2005); l'incremento degli oneri dipende dal maggior indebitamento nel periodo.

Incidenza particolare sul risultato hanno le componenti straordinarie. In particolare:

- l'incremento del Fondo Ristrutturazione Industriale degli oneri connessi al riassetto organizzativo aziendale, che la definizione del Piano Industriale 2007-2011 ha stimato in 276 milioni di euro;
- l'iscrizione a "Fondo Ristrutturazione del settore Cargo" della svalutazione, rispetto al residuo valore di libro, di tutti quei cespiti (locomotori e carri) impiegati nei settori di attività la cui marginalità è prevista ancora negativa al termine dell'arco di piano. Il valore della svalutazione è stato stimato in 320 milioni di euro.

Dal punto di vista finanziario l'indebitamento passa da 5.215,4 milioni di euro a 5.924,5 milioni di euro. La variazione è dovuta essenzialmente all' incasso di 325 milioni di euro relativi alla seconda tranche del finanziamento Bei di 1.000 milioni di euro acceso nel 2005; alla sottoscrizione, tramite Intercompany loans FS, di un finanziamento indiretto Eurofima per 600 milioni di euro, al maggior indebitamento verso la Capogruppo con esposizione sul conto corrente intersocietario per 703,2 milioni di euro. Si riduce il debito relativo cessione del ramo d'Azienda trasporto per 910,8 milioni di euro verso la Capogruppo per la conversione del debito in aumento di capitale.

Riguardo alla variazione dei mezzi propri, si rinvia ai principali eventi dell'anno della presente relazione.

FS Cargo SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	1,5	1
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	2,9	3,1
Margine operativo lordo	(1,4)	(2,1)
Saldo gestione finanziaria[1]	5,7	4,0
Risultato netto di esercizio	4,2	3,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	3,4	(0,1)
Investimenti in partecipazioni	3,2	4,2
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	42,6	36,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(6,9)	(8,8)
Consistenza di personale finale	22	22

Valori in milioni di euro

[1] *Comprensivo delle rettifiche di valore di attività finanziarie*

FS Cargo SpA, controllata da Trenitalia SpA, opera nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata.
Per la realizzazione dell'oggetto sociale si avvale delle società che detiene e attraverso le quali opera in Italia e all'estero.

Andamento della gestione

La società chiude il 2006 con un utile netto di 4,2 milioni di euro registrando un sensibile miglioramento (+1,2 milioni di euro) rispetto all'esercizio precedente.
Il miglioramento del risultato è riconducibile principalmente alla variazione positiva del risultato della gestione finanziaria (+1,7 milioni di euro) e alla variazione positiva del risultato della gestione operativa (+0,7 milioni di euro).
Il miglioramento della gestione finanziaria è da porre in relazione al buon andamento delle società controllate che hanno contribuito positivamente alla sostenibilità della società attraverso:

- ripristini di valore delle partecipazioni svalutate negli esercizi precedenti (3,9 milioni di euro contro 2,8 milioni di euro nel 2005);
- distribuzione di dividendi (2,2 milioni di euro contro 0,9 milioni di euro del 2005).

Il miglioramento del risultato operativo è legato all'aumento dei ricavi operativi per 0,5 milioni di euro e alla riduzione dei costi operativi per 0,2 milioni di euro ottenuta grazie al contenimento del costo del lavoro(-0,4 milioni di euro), parzialmente compensato dall'aumento degli altri costi (+0,2 milioni).
Al 31 dicembre 2006 la società presenta una posizione finanziaria netta positiva per 6,9 milioni di euro rispetto a una posizione finanziaria netta positiva per 8,8 milioni di euro al

31 dicembre 2005. La variazione è da porre in relazione soprattutto all'incasso di dividendi da parte delle società controllate, collegate e altre per 2,2 milioni di euro e al rientro dall'esposizione finanziaria da parte di alcune società controllate per 2,5 milioni di euro, alle quali si contrappongo le uscite finanziarie derivanti dalle operazioni di acquisto delle azioni della società CEMAT per 2,6 milioni di euro e dalla costituzione di Trenitalia Logistics France per 0,6 milioni di euro.

Tra le più significative realtà del sistema partecipativo di FS Cargo SpA, sono da annoverare:

- **Italcontainer SpA**, società che ha per oggetto l'organizzazione e la commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale sia in ambito nazionale che in ambito internazionale.

  L'esercizio 2006 chiude con una perdita netta di 0,9 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,5 milioni di euro. Il peggioramento del risultato è dovuto essenzialmente dalla mancata iscrizione dei contributi previsti dalla Legge n. 166/02, in quanto alla data di approvazione del bilancio il Ministero non ha emesso il relativo decreto di assegnazione.

  L'incremento più che proporzionale dei ricavi da traffico rispetto ai costi operativi ha, infatti, solo parzialmente compensato il mancato riconoscimento dei contributi.

- **Omnia Logistica SpA**, società che ha per obiettivo lo sviluppo e la gestione di sistemi di logistica integrata strada-rotaia ad alto valore aggiunto, dedicati alle grandi aziende industriali e di servizi complementari (terminalizzazione, stoccaggio, gestione ordini, etc.)

  L'esercizio 2006 chiude con una perdita di 60mila euro rispetto a un utile netto di 33mila euro del 2005.

  L'inversione di tendenza del risultato netto, che resta comunque in sostanziale pareggio, è dovuta all'incremento più che proporzionale dei costi operativi (42,8%) rispetto ai ricavi operativi (40,5%), legato alla necessità di un maggior ricorso all'utilizzo della vezione camionistica causata da una temporanea scarsità di carri ferroviari.

- **Omnia Express SpA**, operatore logistico per il trasporto delle merci per conto delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato.

  L'esercizio chiude con un utile netto di 1,7 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,1 milioni di euro del 2005.

  L'incremento del risultato netto è riconducibile all'aumento del margine operativo lordo (+0,7 milioni di euro), dovuto al consolidamento dei servizi prestati verso il Ministero della Difesa, riguardanti i trasporti ferroviari in ambito internazionale, e all'incremento dei servizi prestati verso le società del Gruppo.

- **Serfer Srl**, società che opera nel settore della progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione dei raccordi ferroviari e nei trasporti ferroviari in qualità di Impresa ferroviaria rivestendo un ruolo di notevole rilievo nell'ambito della razionalizzazione

del sistema terminalistico e della gestione dei servizi ferroviari di manovra. Tale settore è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività della Divisione Cargo di Trenitalia SpA, in quanto consente il controllo diretto delle leve produttive (manovra, manutenzione e riparazione) e la conseguente fidelizzazione della clientela attraverso la fornitura di servizi logistici complementari.

Il bilancio d'esercizio 2006 presenta un risultato netto di 1,5 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,5 milioni di euro di euro dell'esercizio precedente.

Il miglioramento del risultato è ascrivibile all'incremento redditività operativa (+1,9 milioni di euro di euro) prodotta ormai da tutte le attività svolte dalla società (servizi di linea, gestione manovre e costruzione, progettazione e manutenzione).

La variazione positiva del margine operativo lordo si riduce per effetto della maggiore incidenza delle imposte (+0,8 milioni di euro) e dello stanziamento a fondo rischi per 0,5 milioni di euro per fronteggiare i probabili rischi contrattuali relativi al comparto movimentazione.

- **Ecolog SpA**, società attiva nel mercato della logistica e del trasporto integrato, principalmente nei settori dell'igiene, dell'ambiente e del territorio, operando sia in Italia che nei Paesi dell'Unione Europea.

  L'andamento della gestione evidenza, per il 2006, un utile netto di 0,1 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,7 milioni di euro dell'esercizio precedente.

  La variazione negativa è attribuibile principalmente al peggioramento del risultato operativo (-0,5 milioni di euro) dovuta a una diminuzione dei ricavi operativi più che proporzionale rispetto ai costi operativi.

- **Cargo Chemical Srl**, società che fornisce servizi di trasporto e logistica alle industrie del settore chimico integrando il noleggio del materiale rotabile con l'acquisto e la programmazione delle tratte ferroviarie, con l'organizzazione delle attività di terminalizzazione e in alcuni casi progettando e investendo in costruzione e gestione di raccordi.

  Il bilancio d'esercizio 2006 evidenzia un utile netto di 0,7 milioni di euro in lieve peggioramento rispetto all'esercizio 2005 (1 milione di euro).

  La variazione negativa è dovuta essenzialmente a un peggioramento del margine operativo lordo (-0,8 milioni di euro) parzialmente attenuato da un miglioramento del saldo oneri/proventi diversi (+0,4 milioni di euro).

- **Cemat SpA**, società che gestisce, organizza e commercializza il trasporto combinato terrestre sia in ambito nazionale che internazionale, dove opera in partnership con i grandi operatori esteri associati all'UIRR (Hupac, Novatrans, Kombiverkher, ecc.)

  La Cemat SpA è divenuta una controllata di FS Cargo SpA a partire dal 28 febbraio 2006 con una quota del 53,2%.

  Il bilancio d'esercizio 2006 presenta un utile netto di 3,2 milioni di euro rispetto all'utile netto di 3,4 milioni di euro 2005.

  Il risultato netto, sostanzialmente in linea con quello dell'esercizio precedente, è dovuto

a una crescita proporzionale dei ricavi e dei costi operativi.
Si evidenzia che la società ha ricevuto contributi per 21,6 milioni di euro ai sensi della Legge n. 166/02.

- **Trenitalia Logistics France Sas**, società che ha per oggetto l'organizzazione del trasporto ferroviario e la prestazione di logistica integrata nelle relazioni Italia-Francia-Italia.
  Costituita nel mese di luglio 2006 ha avuto solo due mesi di operatività in quanto ha dovuto attendere l'autorizzazione da parte della DRE (Ministero del Trasporto francese) per ottenere l'iscrizione nel registro degli spedizionieri.
  Il bilancio d'esercizio 2006 evidenzia un risultato negativo per 0,1 milioni di euro.

Si evidenzia che a fine esercizio 2006, nell'ambito del piano di riassetto del portafoglio societario del Gruppo, è stato individuato un percorso di razionalizzazione che passa attraverso la fusione per incorporazione in FS Cargo SpA delle seguenti società: Omnia Express SpA; Omnia Logistica SpA; Cargo Chemical Srl; Ecolog SpA; FS Railfreight Srl.
L'operazione ha come obiettivo il miglioramento dell'operatività delle società incorporande e la realizzazione di sinergie operative, finalizzate al conseguimento di benefici in termini di efficienza e organizzazione oltre che al risparmio di costi di gestione, considerato che le società coinvolte operano tutte nel settore del trasporto merci e della logistica.
Ad inizio 2007 il CdA di FS Cargo SpA ha autorizzato l'acquisto di una quota di capitale sociale di Cargo Chemical Srl, pari allo 0,0415%, in precedenza detenuta dal Gruppo Eurofer Srl. Dopo tale acquisizione FS Cargo SpA acquisirà il controllo totalitario della partecipazione della partecipazione in Cargo Chemical Srl. Conseguentemente, essendo tutte le società oggetto della fusione per incorporazione detenute al 100% da FS Cargo SpA non si procederà alla determinazione del rapporto di cambio tra le azioni e le quote delle società partecipanti alla fusione, né a conguaglio in denaro e FS Cargo SpA non delibererà alcun aumento di capitale. Gli effetti contabili della fusione decorreranno a partire dall'esercizio 2007.

Italferr SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi[1]	214,5	187,6
Costi operativi al netto di capitalizzazioni	174,4	171,6
Margine operativo lordo	40,1	16,0
Risultato netto di esercizio	16,5	2,7
Flusso di cassa da attività di esercizio	11,8	49,1
Investimenti tecnici	8,5	5,6
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	(142,7)	(155,9)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(191,9)	(190,7)
Rimanenze di lavo in corso su ordinazione e acconti	1.476,3	1.320,9
Consistenza di personale finale	1.629,0	1.655,0

Valori in milioni di euro

[1] Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante a 155,7 milioni di euro (132,6 milioni di euro nel 2005)

Italferr SpA è la società di servizi di ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

Andamento della gestione

Nel corso del 2006 Italferr ha varato alcuni interventi organizzativi con lo scopo di ottimizzare l'interfaccia con le strutture organizzative di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e di TAV SpA, di valorizzare le competenze manageriali e di adeguarsi ai nuovi scenari economici del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Nel mese di marzo è stato sottoscritto un Accordo con TAV SpA con il quale è stato ridefinito il compenso per la supervisione dei lavori eseguiti dal General Contractor per il 1° lotto funzionale della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli. Con tale accordo, il compenso da riconoscere a Italferr SpA passa da 137 milioni di euro a 123,3 milioni di euro. E' stato inoltre stipulato un accordo per la eliminazione delle fideiussioni di buona esecuzione delle prestazioni.

La Società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile di 16,5 milioni di euro, dopo ammortamenti per 5,2 milioni di euro e imposte per 23,6 milioni di euro, con un miglioramento di 13,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. L'esercizio 2005 si era chiuso con un utile di 2,7 milioni.

I ricavi operativi fanno registrare un incremento di 26,9 milioni di euro (14,3%) rispetto all'esercizio precedente, dovuto sia ai ricavi per prestazioni di servizi di ingegneria relativi a incarichi ultimati nell'anno che alla variazione dei lavori in corso su ordinazione. Tale incremento è dovuto essenzialmente alla maggiore produzione di servizi nei confronti di TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

I costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, presentano un aumento di 2,8 milioni di euro (1,6%) derivante dal costo del lavoro per 0,8 milioni di euro a fronte di un aumento della consistenza media del personale di 17 unità e dagli altri costi operativi per 2,2 milioni di euro. Su quest'ultima voce hanno influito essenzialmente i maggiori canoni di locazione degli immobili.

Il margine operativo lordo è pari a 40,1 milioni di euro (16 milioni di euro nel 2005) con un'incidenza del 18,7% sui ricavi operativi (8,5% nel 2005) e, per effetto dell'aumento di ricavi più che proporzionale rispetto all'aumento dei costi, migliora di 24,1 milioni di euro rispetto al 2005.

Il risultato operativo migliora di 25,6 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente e presenta una maggiore crescita rispetto al margine operativo lordo riconducibile ai minori accantonamenti per rischi contrattuali e a maggiori sopravvenienze attive da aggiornamento di stime.

La gestione finanziaria presenta un saldo positivo di 5,9 milioni di euro e il miglioramento di 1,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente deriva essenzialmente dai maggiori interessi maturati sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

La posizione finanziaria netta risulta positiva per 191,9 milioni di euro ed è composta essenzialmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo. La società non ha debiti finanziari.

Ferservizi SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	214,4	221
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	200,1	208,8
Margine operativo lordo	14,3	12,2
Risultato netto di esercizio	1,3	0,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	46,2	9,7
Investimenti tecnici	6,5	2,5
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	(59,8)	(21,4)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(105,3)	(83,9)
Consistenza di personale finale	1.882,0	1.907,0

Valori in milioni di euro

Ferservizi SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la controllante e con le altre Società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

Andamento della gestione

Ferservizi ha proseguito nel processo di efficientamento dei servizi offerti con conseguente riduzione dei prezzi praticati alle società clienti. Nel corso del 2006 è stata completamente rivista la filosofia dei contratti di servizio con le Società del Gruppo che ha prodotto schemi contrattuali ispirati a logiche di mercato, passando per la determinazione dei corrispettivi dal *full cost* a sistemi tariffari e volumi di transizioni realmente effettuati.

Nel mese di ottobre, inoltre, la società ha preso in carico le attività di Business Travel (trasporto aereo, noleggio auto, convenzioni con catene alberghiere) che prima erano gestite dalla società Passaggi SpA, altra società del Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile netto di 1,3 milioni di euro, dopo ammortamenti e svalutazioni per 3,9 milioni di euro e imposte per 9,9 milioni di euro con un incremento di 1 milione rispetto all'esercizio 2005.

I ricavi operativi fanno registrare un valore pari a 214,4 milioni di euro con una riduzione di 6,6 milioni di euro (3%) rispetto all'esercizio 2005. La flessione è dovuta a un efficientamento realizzato su una serie di processi produttivi (gestione spazi uffici, logistica per la formazione e servizi informatici) che ha comportato una riduzione dei costi con la conseguente riduzione dei ricavi legati all'addebito degli stessi alle società del Gruppo. Sulla flessione incide inoltre una riduzione dei ricavi di 3,3 milioni di euro relativi all'Area Immobiliare attribuibile a una riduzione delle fee sulle vendite per la ridotta attività solo parzialmente compensata da maggiori ricavi connessi all'attività di censimento del patrimonio immobiliare e alle scissioni immobiliari.

I costi operativi, pari a 200,1 milioni di euro registrano una riduzione di 8,7 milioni di euro (4,2%) rispetto all'esercizio 2005. In particolare, il costo del lavoro si attesta per l'esercizio 2006, al valore di 91 milioni di euro (87,4 milioni di euro nel 2005), con un incremento di 3,6 milioni di euro (4,1%) conseguenza dell'assorbimento a ruolo del personale distaccato dalle società del Gruppo. La consistenza media del personale passa da 1.850 unità del 2005 a 1902 unità. Gli altri costi, pari a 109 milioni di euro (121,1 milioni di euro nel 2005) si riducono di 12,1 milioni di euro (10%). La riduzione è legata ai processi di efficientamento evidenziati nel commento ai ricavi e alla riduzione dei costi per personale distaccato assorbito a ruolo.

Il margine operativo lordo, per la riduzione più che proporzionale dei costi operativi rispetto ai ricavi operativi, presenta un miglioramento di 2,1 milioni di euro passando da 12,2 milioni di euro del 2005 a 14,3 milioni di euro nel 2006.

Il risultato operativo si riduce di 0,5 milioni di euro (6,7%) passando da 7,8 milioni di euro a 7,3 milioni. Sul peggioramento rispetto al margine operativo lordo hanno influito i maggiori ammortamenti per 0,8 milioni di euro dovuti essenzialmente ai nuovi investimenti in immobilizzazioni immateriali e maggiori accantonamenti per 1 milione di euro.

La gestione finanziaria presenta un saldo di 2,1 milioni di euro e con un miglioramento di 0,8 milioni di euro determinato sostanzialmente dai maggiori proventi finanziari verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA per la giacenza sul c/c intersocietario.

Le componenti straordinarie presentano un saldo positivo di 1,8 milioni di euro e beneficiano della plusvalenza di 4 milioni di euro realizzata dalla vendita a Ferrovie Real Estate

SpA dell'immobile sito in Roma denominato Sant'Agnese.

A fine anno la posizione finanziaria netta, composta principalmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato SpA risulta positiva per 105,3 milioni di euro e si incrementa di 21,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2005 grazie al flusso monetario generato dall'attività di esercizio.

Ferrovie Real Estate SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi[1]	198,7	482,4
Variazione rimanenze per vendita	(64,0)	(224,4)
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	58,4	51,7
Margine operativo lordo	76,3	206,3
Saldo gestione finanziaria[2]	(6,4)	(3,4)
Risultato netto di esercizio	31,0	101,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	36,5	369,4
Investimenti tecnici	4,2	7,1
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	1598,2	1.154,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	570,0	131,3
Consistenza di personale finale	48,0	40,0

Valori in milioni di euro

[1] *Include l'utilizzo f.do immobili trading a copertura delle minusvalenze sulla vendita di immobili residenziali non oggetto di perizia al 31 dicembre 2004 per euro 2 milioni; euro 3,6 milioni di euro nel 2005*

[2] *Include l'utilizzo f.do immobili trading per euro 3,7 milioni; euro 6,8 milioni di euro nel 2005*

Ferrovie Real Estate SpA è la società del Gruppo cui è affidata la vendita del patrimonio immobiliare non più strumentale all'esercizio ferroviario, assegnatole tramite atto di scissione parziale dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e la gestione economico/patrimoniale degli immobili acquisiti. La missione della società prevede, inoltre, la riqualificazione e la valorizzazione degli asset trasferiti.

Andamento della gestione

Con riferimento alle scissioni tra Ferrovie Real Estate SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, si rimanda a quanto già illustrato nel pargarafo "Principali eventi dell'anno".

Si evidenzia, inoltre:

- la vendita al Comune di Roma di una porzione dell'Area Ostiense del valore di 28,7 milioni di euro realizzando una *plusvalenza* di 14 milioni di euro;
- l'introduzione del Decreto Legge 4 Luglio 2006 n. 223, convertito con modificazioni dalla Legge 4 Agosto 2006, n. 248 che introduce novità importanti in materia fiscale. In

materia di imposte indirette le modifiche che maggiormente interessano la società sono quelle che stabiliscono l'esenzione Iva per la vendita degli immobili a uso abitativo.

La società chiude l'esercizio 2006 con un utile di 31 milioni di euro in riduzione rispetto all'esercizio 2005 che chiudeva con un utile di 101,5 milioni di euro.

Il calo del risultato è sostanzialmente riconducibile alla minore disponibilità degli immobili e al minor pregio degli stessi per effetto delle vendite già effettuate nei precedenti esercizi, e in generale al rallentamento delle attività indotto dalla rimodulazione delle strategie immobiliari di Gruppo.

La plusvalenza complessiva 2006 da vendita immobili di trading ammonta a 58,2 milioni di euro (177,7 milioni di euro nel 2005). Si ricorda tuttavia, a parziale rettifica della plusvalenza 2005, che la società nello scorso esercizio aveva effettuato un accantonamento a fondo rischi e oneri a fronte di impegni contrattuali assunti per manutenzione straordinaria su immobili venduti nel 2005 per 21 milioni di euro (e nel 2004 per 4 milioni di euro).

La plusvalenza 2006 si origina dal saldo tra i ricavi delle vendite di immobili, pari a 120,2 milioni, l'utilizzo del fondo oneri immobili trading (per la quota a copertura delle minusvalenze sui beni venduti non assoggettati a perizia al momento dell'allocazione del fondo effettuata sul bilancio 2004), pari a 1,9 milioni di euro, e la variazione negativa del magazzino immobili di trading pari 64 milioni di euro.

La riduzione della citata plusvalenza, oltre al decremento degli altri ricavi (3,8 milioni di euro) e all'incremento dei costi al netto delle capitalizzazioni-variazioni rimanenze residue (6,7 milioni di euro) ha comportato un calo del margine operativo lordo 2006 rispetto al 2005 pari a 130 milioni di euro. Il decremento citato degli altri ricavi riflette principalmente il decremento dei ricavi da locazione per effetto delle vendite, parzialmente compensato dall'utilizzo fondo oneri officine a copertura dei costi di bonifica delle officine stesse.

L'incremento dei costi su indicato riflette in particolare i maggiori oneri per bonifiche siti (2,4 milioni di euro) e i maggiori costi di godimento di beni di terzi (3,9 milioni di euro) nei confronti della società Express Holding SpA.

La riduzione del risultato a livello del margine operativo lordo (130 milioni di euro) viene in parte recuperata a livello di risultato netto che risulta in calo di 70,6 milioni di euro principalmente per effetto dei minori accantonamenti a fondi rischi e oneri (28,1 milioni di euro) per i già citati accantonamenti nel 2005 per manutenzione straordinaria su immobili venduti e del migliore impatto delle componente straordinarie nette e delle minori imposte dell'esercizio.

La posizione finanziaria netta è negativa per 570 milioni di euro (131,3 milioni di euro nel 2005). Si evidenzia che nel corso dell'esercizio: è stato trasferito da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, con la scissione del 4 agosto, il debito verso Banca di Roma per 475 milioni di euro; si è ridotto il debito verso Banca Opi per 104 milioni di euro (50 milioni di euro rimborsati e 54 milioni di euro trasferiti a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA con la scissione del 24 gennaio); si è decrementato il saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo (67 milioni di euro).

Si ritiene inoltre opportuno, data la rilevanza dell'operazione, evidenziare che il 15 febbraio 2007 l'Assemblea straordinaria della società ha deliberato l'approvazione del proget-

to di scissione totale della società a favore di Ferrovie dello Stato SpA e di Trenitalia SpA.
L'operazione di scissione si inserisce nel quadro delle iniziative previste dal nuovo piano industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie ed è diretta al conseguimento del duplice obiettivo di dotare la beneficiaria Trenitalia SpA di un complesso di officine ritenute strumentali al trasporto ferroviario, nonché di accentrare presso Ferrovie dello Stato SpA l'intero patrimonio immobiliare non strumentale per dare corso a una nuova strategia di gestione di detto patrimonio.
Alla società Trenitalia SpA verrà assegnato con la scissione un compendio costituito dalle officine e da una quota di fondo rischi e oneri, per un patrimonio netto pari a 510.789.637 euro.

Grandi Stazioni SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	171,8	164,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	130,1	128,0
Margine operativo lordo	41,7	36,7
Risultato netto di esercizio	17,2	15,4
Flusso di cassa da attività di esercizio	19,0	11,0
Investimenti tecnici	27,6	18,4
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	173,5	146,4
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	80,7	58,4
Consistenza di personale finale	232,0	225,0

Valori in milioni di euro

Grandi Stazioni SpA è la società del Gruppo che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Andamento della gestione

Nel mese di febbraio 2006 Grandi Stazioni SpA ha disposto la riorganizzazione della Direzione Tecnica. La riorganizzazione ha permesso un complessivo riordino delle attività relative a ingegneria, lavori, servizi di stazione e gestione appalti attraverso l'introduzione di logiche di maggiore responsabilizzazione del personale e di coordinamento a livello locale delle attività di front line.
Durante i mesi di luglio e settembre si sono tenute le sedute pubbliche di aggiudicazione provvisoria, per l'affidamento delle attività di progettazione esecutiva, interventi di adeguamento funzionale degli edifici di stazione, delle opere infrastrutturali e delle opere com-

plementari per le stazioni di Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Bari Centrale, Palermo Centrale, Genova Principe e Genova Brignole.

Relativamente all'attività all'estero la società ha risposto positivamente all'invito a partecipare alla gara per la riqualificazione della stazione di Vienna, e ha presentato, nel mese di giugno, i documenti di prequalifica in joint-venture con il gruppo australiano Maquarie.

La società chiude l'esercizio 2006 con un utile netto di 17,2 milioni di euro, con un incremento di 1,8 milioni di euro (10,8%) rispetto all'esercizio 2005.

Anche il margine operativo lordo, che si attesta a 41,7 milioni di euro, presenta un miglioramento di 5 milioni di euro (13,5%): il miglioramento riflette l'aumento di ricavi operativi per 7,1 milioni di euro (4,3%) cui si è contrapposto un aumento meno che proporzionale dei costi della stessa natura per 2,1 milioni di euro (1,7%).

Con riferimento ai ricavi operativi, che ammontano a 171,8 milioni di euro, si registra un consistente incremento dei canoni di locazione degli immobili e degli spazi di stazione (11,5%), dei ricavi per la gestione degli spazi pubblicitari per (17,5%) a seguito dell'entrata a pieno regime dell'attività di gestione degli spazi, e dei proventi diversi derivanti dal rimborso di oneri per lavori eseguiti su richiesta dei clienti.

Dal lato dei costi operativi, che ammontano a 130,1 milioni di euro, il costo del lavoro si attesta a 14,3 euro con un incremento di 1,2 milioni di euro (9,2%) che deriva dall'aumento della consistenza media del personale che passa da 224 a 232 unità. Gli altri costi ammontano complessivamente a 119,8 milioni di euro con un incremento di 2,1 milioni di euro (1,8%). In particolare, i costi per servizi e acquisti di materie prime diminuiscono di 1,8 milioni di euro mentre la voce "godimento beni di terzi" registra un incremento pari a 3,8 milioni di euro per il maggior canone da retrocedere a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a fronte dei maggiori ricavi da locazione.

Il risultato operativo di 32 milioni di euro sconta ammortamenti per 7,1 milioni di euro e accantonamenti per 1,5 milioni di euro.

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 1,2 milioni di euro (negativo per 1,5 milioni di euro nel 2005). Il miglioramento, rispetto all'esercizio precedente, deriva da migliori condizioni di tasso riconosciute dalla Capogruppo e dal maggior incasso dei dividendi della propria controllata Grandi Stazioni Servizi.

L'indebitamento finanziario netto, al 31 dicembre 2006 si attesta a 80,7 milioni di euro e si compone principalmente:

- dei debiti accesi nel 2003 con Banca Opi per 76,6 milioni di euro;
- del debito per il finanziamento acceso nel 2005 con Bipop Carire per 3,3 milioni di euro finalizzato al sostegno dell'investimento di partecipazioni italiane all'estero;
- dal debito relativo alle prime quattro tranches, erogate nel 2006 da Monte dei Paschi di Siena per 22,9 milioni di euro, a valere sul finanziamento per le opere di adeguamento funzionale all'interno delle 12 stazioni;
- disponibilità sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo per 18,5 milioni di euro e sul sistema bancario per 4,1 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati mutui per 3,5 milioni di euro.

Centostazioni SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	64,3	59,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni variazioni di rimanenze	53,2	52,3
Margine operativo lordo	11,1	7,4
Risultato netto di esercizio	5,0	3,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	14,1	15,9
Investimenti tecnici	12,7	20,7
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	32,9	29,3
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	8,7	11,5
Consistenza di personale finale	148,0	138,0

Valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

Il 2006 è stato il terzo esercizio in cui la società ha provveduto direttamente alla gestione di tutti i centotre complessi immobiliari del *network*.

Durante l'anno è continuata l'attività di sviluppo e rivisitazione dei progetti di riqualificazione delle stazioni per rendere il lay out delle stesse funzionale alle esigenze commerciali e massimizzarne gli spazi potenzialmente a reddito.

Nell'ambito dell'attività di sviluppo commerciale nel settore no-food sono stati formalizzati nuovi accordi quadro con Viavai per la gestione di una rete di edicole e con Mondadori Franchising per l'apertura di librerie in 14 stazioni.

Nel settore advertising è stata approvata la nuova tipologia di impianti pubblicitari presentata dalla concessionaria Viacom per l'installazione di circa 1.400 nuovi impianti permanenti. A fine anno sono stati installati i primi 400 impianti nelle principali stazioni. L'investimento complessivo da realizzarsi nel 2006/2007 è pari a circa 1,5 milioni di euro.

La società chiude l'esercizio 2006 con un risultato netto di 5 milioni di euro con un miglioramento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo, pari a 11,1 milioni di euro, evidenzia un miglioramento di 3,7

milioni di euro (50%) rispetto al 2005, in cui risultava pari a 7,4 milioni di euro, determinato da un incremento più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi

I ricavi operativi si attestano a 64,3 milioni di euro (59,7 milioni di euro nel 2005) con un incremento pari a 4,6 milioni di euro (7,7%). La variazione è dovuta ai maggiori ricavi derivanti dalla gestione immobiliare per canoni di locazione degli spazi di stazione (2,7 milioni di euro) e recupero degli oneri accessori (0,9 milioni di euro), dai corrispettivi per l'utilizzazione degli spazi pubblicitari (0,4 milioni di euro) e da altri ricavi e proventi (0,6 milioni di euro).

I costi operativi ammontano a 53,2 milioni di euro (52,3 milioni di euro nel 2005) con un incremento di 0,9 milioni di euro (1,7%). La variazione dei costi è dovuta essenzialmente all'effetto differenziale tra la riduzione registrata nei costi per servizi (1,3 milioni di euro), grazie alla politica di controllo e ottimizzazione dei costi, e l'incremento registrato nei costi di personale (0,5 milioni di euro), per effetto della crescita dell'organico medio che passa da 140 a 143 unità, e nei costi variabili dei canoni per sfruttamento del patrimonio immobiliare (1,5 milioni di euro).

Il risultato operativo di 8,2 milioni di euro sconta ammortamenti per 1,6 milioni di euro e accantonamenti per 1,3 milioni di euro. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è di 2,5 milioni di euro (43,6%). La minore crescita rispetto al margine operativo lordo è dovuta ai maggiori costi per ammortamenti (0,4 milioni di euro) riconducibili ai nuovi investimenti e ai maggiori accantonamenti (0,8 milioni di euro) a fronte di rischi per oneri stimati in relazione a controversie legali in atto o potenziali.

La gestione extra-operativa presenta un risultato positivo di 1 milione di euro. Nello specifico il saldo della gestione finanziaria positivo per 0,4 milioni di euro rimane invariato mentre le componenti nette straordinarie, positive per 0,6 milioni di euro presentano un incremento di 0,5 milioni di euro rispetto al precedente esercizio.

Le imposte del periodo ammontano a 4 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta a breve della società, a fine esercizio, risulta positiva per 8,7 milioni di euro (11,5 milioni di euro nel 2005), ed è composta sostanzialmente dalle risorse impiegate sul c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA e sul deposito presso il socio di minoranza Archimede 1 SpA. La riduzione rispetto all'esercizio precedente è da porre in relazione ai maggiori investimenti effettuati nel corso dell'esercizio. Sono presenti inoltre depositi sul sistema bancario per 1,5 milioni di euro.

Sita SpA

Principali indicatori	2006	2005
Ricavi operativi	195,4	228,0
Costi operativi	186,0	221,8
Margine operativo lordo	9,4	6,2
Risultato netto di esercizio	(11,2)	0,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	3,8	(4,8)
Investimenti tecnici	11,7	22,0
	31.12.2006	**31.12.2005**
Capitale investito netto	64,8	78,0
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(3,5)	(1,5)
Consistenza di personale finale	2.219,0	2.769,0

Valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

Nel corso dell'esercizio è diventata operativa la società Tevere TPL Scarl, società di scopo controllata da Sita SpA. Detta società, a partire dal 1° gennaio 2006 e per il triennio 2006-2008 ha sostituito le Associazioni Temporanee di Imprese costituite per la gestione del trasporto pubblico urbano nei rapporti con la committente ATAC SpA di Roma.

Il passaggio della gestione del trasporto pubblico urbano di Roma da ATI a Società consortile ha comportato una modifica nella rendicontazione del servizio. Nel 2006 la società Tevere TPL Scarl ha rendicontato il servizio sul proprio bilancio, mentre nel 2005, quando il servizio è stato svolto sotto forma di ATI, gli effetti della gestione, per la parte afferente la quota di Sita SpA, sono stati ricompresi nel bilancio della società.

La società chiude l'esercizio 2006 con un risultato negativo per 11,2 milioni di euro. L'esercizio 2005 si era chiuso in sostanziale pareggio.

Il margine operativo lordo si attesta a 9,4 milioni di euro e presenta un miglioramento di 3,2 milioni di euro rispetto all'anno precedente per effetto di una riduzione dei ricavi operativi di 32,6 milioni di euro e di costi operativi della stessa natura per 35,8 milioni di euro.

I ricavi operativi ammontano a 195,4 milioni di euro (228 milioni di euro nel 2005) così ripartiti:

- ricavi da traffico che ammontano a 81,8 milioni di euro (104,9 milioni di euro nel 2005) si riducono di 23 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi relativi al TPL urbano di Roma per 28 milioni di euro mentre aumentano i ricavi per i servizi sostitutivi ferroviari (2,4 milioni di euro) per i maggiori volumi di traffico e per la revisione dei corrispettivi con la controllante Sogin Srl, i ricavi per il TPL extraurbano (1,4 milioni

di euro) per i maggiori servizi effettuati e per gli incrementi tariffari riconosciuti, e altri servizi (1,2 milioni di euro);

- ricavi da Regioni e Province 74,6 milioni di euro che si incrementano di 1,7 milioni di euro;
- altri ricavi per 11 milioni di euro che si riducono di 14,7 milioni di euro e la riduzione è dovuta essenzialmente all'avvio dell'attività della società Tevere TPL Scarl e riguarda ricavi per i servizi degli ausiliari del traffico (6 milioni di euro) e i riaddebiti di costi del personale (8 milioni di euro);
- ricavi da Stato e altri Enti per contributi per ripianamento perdite e per copertura dei maggiori oneri per il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri che si attestano a 28 milioni di euro e si incrementano di 3,4 milioni di euro.

I costi operativi ammontano a 186 milioni di euro (221,8 milioni di euro nel 2005) e anche il loro decremento, come per i ricavi, è da ricondurre essenzialmente al passaggio del servizio di trasporto pubblico urbano di Roma alla società Tevere TPL Scarl.

Relativamente ai costi si evidenzia evidenzia:

- il costo del lavoro pari a 90,9 milioni di euro si riduce di 9,9 milioni di euro per effetto del passaggio di 530 unità alla controllata Tevere TPL Scarl tuttavia il costo unitario medio del personale aumenta per effetto del rinnovo del contratto siglato nel 2006 e della conversione dei contratti di formazione in contratti a tempo indeterminato. L'aumento degli oneri per rinnovo contrattuale è coperto per l'87,5% da contributi;
- il costo per l'acquisto di gasolio per autotrazione pari a 27,5 euro presenta una riduzione di 1 milione di euro. Sterilizzato l'effetto del passaggio dell'attività alla Tevere TPL si registra un aumento di 1,3 milioni di euro per effetto dell'aumento del prezzo del gasolio (il costo medio per chilometro passa da 0,343 euro a 0,353 euro).

Il risultato operativo risulta negativo per 10,2 milioni di euro e sconta ammortamenti per 10,2 milioni di euro in linea con l'esercizio precedente. Il peggioramento rispetto al margine operativo lordo è da attribuire a maggiori accantonamenti rispetto al 2005 per 11,6 milioni di euro di cui 10,2 milioni di euro per la passività potenziale connessa alla sentenza del tribunale di Potenza riguardante la cessione pro soluto di un credito del 1995 a Ferrovie dello Stato SpA. Gli amministratori confidano in una remissione della sentenza in fase di appello.

Sul risultato netto incide positivamente il saldo delle componenti straordinarie per 3,8 milioni di euro nel quale è compresa la plusvalenza di 4,2 milioni di euro derivante dalla cessione di un immobile alla controllante Sogin Srl.

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo per 0,9 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta è positiva per 3,5 milioni di euro e subisce un incremento di 2 milioni di euro rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La variazione è connessa alla riduzione dei debiti verso banche e altri finanziatori per 10,8 milioni di euro, alla riduzione dei titoli per 4,3 milioni di euro e al decremento del saldo sui depositi bancari per 3,7 milioni di euro.

Fercredit SpA

Principali indicatori	2006	2005
Interessi attivi e proventi assimilati	31,3	26,6
Interessi passivi e proventi assimilati	16,4	14,0
Margine di interesse	14,9	12,6
% su proventi finanziari	47,6%	47,4%
Costo del lavoro	2,6	2,6
Risultato della gestione ordinaria	18,6	17,0
Risultato netto di esercizio	9,5	8,2
Flusso di cassa da attività operativa	2,9	3,2
	31.12.2006	**31.12.2005**
Patrimonio di vigilanza	76,7	79,9
Consistenza di personale finale	32,0	32,0

Valori in milioni di euro

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

Andamento della gestione

Il bilancio al 31 dicembre 2006 della società è il primo bilancio redatto in base ai Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, divenuti obbligatori per gli intermediari finanziari iscritti nell'Elenco Speciale di cui all' art. 107 del T.U. del Credito in base alle prescrizioni del D. Lgs. n. 38/2005.

I principali cambiamenti nei criteri di valutazione hanno impattato il trattamento dei beni in leasing finanziario, il TFR, i fondi rischi e il trattamento dei crediti e debiti e hanno portato a rettifiche sul patrimonio netto a fine 2005 per a 12.157.605 euro.

Per quanto riguarda l'attività della società l'impegno commerciale, cosi come in passato, si è concentrato prevalentemente nell'ambito captive del Gruppo Ferrovie dello Stato; in questo contesto nell'esercizio appena chiuso va segnalato il minor apporto di circa il 34% registrato nelle operazioni legate ai lavori per la realizzazione dell'Alta Velocità. Nel 2006 è venuto meno il sostegno finanziario della Capogruppo; pertanto la società ha intrapreso un'attività di costante incremento delle linee di credito accordate dal sistema bancario.

La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile di 9,5 milioni di euro (+15,4% rispetto al 2005) e confermando i positivi andamenti degli ultimi esercizi.

Il margine di interesse si incrementa rispetto all'esercizio precedente (+18,1%) per effetto della crescita dei proventi finanziari più che proporzionale rispetto agli oneri.

Il totale dei proventi finanziari per interessi attivi e altri proventi assimilati si attesta a 31,3

milioni di euro con un aumento collegato ai maggiori tassi d'interesse nominali e allo sviluppo dell'attività aziendale, che di contro ha portato l'incremento degli oneri finanziari; più in particolare si è assistito a un incremento degli interessi verso la clientela per operazioni di finanziamento finalizzato (0,1 milioni di euro), degli interessi sul c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo (3,7 milioni di euro), dei proventi per factoring (0,6 milioni di euro) e per leasing finanziario (0,2 milioni di euro). Gli oneri finanziari si riferiscono principalmente a esposizioni finanziarie a breve termine.

Il margine di intermediazione si attesta a 18,6 milioni di euro evidenziando l'importanza del ruolo di attività di "servizio" rispetto a quella di "puro finanziamento", se pur si evidenzia una flessione nelle commissioni nette rispetto al precedente esercizio (603 milioni di euro).

Il risultato operativo pari a 15,5 milioni di euro con un miglioramento di 2,1 milioni di euro rispetto al 2005 grazie, oltre a quanto gia evidenziato in precedenza, all'effetto dei costi di gestione, al netto dei proventi di gestione (0,4 milioni di euro).

Dal lato patrimoniale le attività correnti mostrano un incremento pari a 30,4 milioni di euro legato all'effetto combinato della diminuzione dei crediti per factoring, dovuta al minor volume di lavoro effettuato nell'ultima parte dell'esercizio, e all'incremento della liquidità dovuto al saldo del c/c intersocietario verso la controllante Ferrovie dello Stato SpA pari a 345,8 milioni di euro (1,1 milioni di euro al 31 dicembre 2005).

Per quanto riguarda le passività queste mostrano un incremento dovuto essenzialmente ai maggiori debiti verso banche ed enti finanziari in particolare della parte a breve termine (+188,2 milioni) che presenta un incremento legato principalmente all'andamento dell'attività della società stessa; i debiti finanziari a medio/lungo termine comprendono 14,3 milioni di euro (17,5 milioni di euro al 31.12.2005) per prestiti caratterizzati dalla "clausola di subordinazione" concessi dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA che vengono computati nel Patrimonio di vigilanza della società.

Il patrimonio di vigilanza, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, nonostante la quota di utile 2005 (2,2 milioni di euro) accantonata a riserva, è diminuito dai 79,9 milioni di euro di fine 2005 a 76,7 milioni di euro al 31 dicembre 2006 in quanto l'introduzione dei Principi Contabili Internazionali Ias/Ifrs ha comportato il trasferimento a patrimonio netto del fondo rischi su crediti di 18 milioni di euro precedentemente accumulato, che, come è noto, veniva computato nel patrimonio di vigilanza di Fercredit SpA. Tale operazione contabile si è tradotta in una perdita di patrimonio di vigilanza pari all'importo di 5,9 milioni di euro per effetto delle imposte differite calcolate sull' importo del fondo trasferito a patrimonio netto.

ALTRE ATTIVITA' DEL GRUPPO

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

- Servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA, una *joint venture* costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel - Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell'area *Travel&Transportation*, sia in Italia che all'estero.
  In tale quadro, TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA aveva il ruolo di partner strategico di servizi ICT (*Information Comunication Technology*), in virtù di un contratto di *outsourcing* che le conferiva la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni ICT. Tale contratto, infatti, scadente a fine esercizio 2006, è stato prorogato sino al 30 giugno 2007 per garantire la continuità dei servizi ICT al gruppo stesso sino all'aggiudicazione della gara per l'affidamento del nuovo contratto e per l'acquisto dell'intera quota azionaria da parte dell'aggiudicatario, vista la decisione da parte di Ferrovie dello Stato SpA di uscire dall'azionariato di TSF.
  Nel 2006 la Società ha realizzato un volume d'affari di 235,5 milioni di euro, di cui circa il 96% relativo al suddetto contratto di *outsourcing*, e un risultato netto positivo di 8,1 milioni di euro (10,9 milioni di euro nel 2005). Il margine operativo lordo presenta un decremento di 6,1 milioni di euro legato a una diminuzione più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi.
  Tale peggioramento viene attenuato dall'inversione di tendenza del saldo proventi e oneri diversi, che passa da -1 milione di euro nel 2005, a +1,1 milioni di euro nel 2006, e dal minor carico fiscale gravante sull'esercizio (-0,8 milioni di euro), portando a una riduzione di -2,8 milioni di euro il risultato netto.

- Servizi di formazione: quota del 49% del capitale sociale detenuta in Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti SpA (19% Ferrovie dello Stato SpA, 15% RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 15% Trenitalia SpA). La Società ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2006, la Società ha realizzato un volume d'affari di circa 2,7 milioni di euro, con una riduzione, rispetto al 2005, del 6,1%. Il risultato netto è pari a -237mila.

- Sperimentazioni: quota del 66,66% del capitale sociale detenuta in Italcertifer ScpA - Istituto di ricerca e di Certificazione Ferroviaria - Società Consortile per Azioni (33% RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 33,33% Trenitalia SpA). La Società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario, e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2006 la Società ha realizzato, svolgendo principalmente attività di certificazione, un risultato netto positivo per 81mila euro.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

GENNAIO

- A partire dal 1° gennaio sono entrate in vigore le variazioni di prezzo dei treni Eurostar, Alta Velocità e Intercity. Le tariffe, ferme da 5 anni, subiranno degli aumenti che comporteranno complessivamente a un adeguamento medio del 9%.
- La commissione Lavori Pubblici del Senato, in data 23 gennaio 2007, ha disposto un'indagine conoscitiva dedicata a ricostruire il quadro della situazione economica dell'Azienda Ferrovie che si è andata delineando negli ultimi anni e, nel suo ambito, a ricostruire l'analisi dei costi del progetto Alta Velocità ferroviaria, concentrandosi in particolare, sugli investimenti in corso per la direttrice Torino-Milano-Napoli che, rispetto alle previsioni iniziali, hanno visto crescere in modo estremamente elevato i costi di costruzione. Le attività di indagini da parte della Commissione non sono ancora iniziate ne si hanno informazioni ufficiali su quando avranno inizio.
- Al fine di dare esecuzione al più ampio quadro di riorganizzazione, all'interno del Gruppo di alcune delle attività singolarmente svolte dalle società, in data 26 gennaio 2007 sono stati approvati dal Consiglio d'Amministrazione di Ferservizi SpA, e successivamente in data 5 febbraio 2007 dalla Assemblea dei Soci, i progetti di scissione parziale dei rami d'azienda denominati "attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" delle Società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Italferr SpA in favore della beneficiaria Ferservizi SpA. Le attività oggetto di scissione sono costituite da tutti quei beni e risorse destinati da dette società allo svolgimento delle attività di Gestione Immobili uso ufficio e di Servizi dedicati alle persone e quindi da tutti quei beni, contratti, debiti e crediti, personale e in genere da tutte le iniziative imprenditoriali funzionali alla gestione dei rami d'azienda stessi.
- Nella seconda metà del mese di gennaio si sono tenuti i Consigli di Amministrazione e le Assemblee di tutte le società interessate alla nuova operazione di fusione per incorporazione delle società Omnia Logistica SpA, Omnia Express SpA, Ecolog SpA, FS Railfreight SpA e Cargo Chemical Srl nella controllante FS Cargo SpA per deliberare l'approvazione del Progetto di Fusione, sulla base delle situazioni patrimoniali riferite al 31 ottobre 2006. L'operazione ha lo scopo di migliorare l'operatività delle società del Gruppo, incrementandone le sinergie e per ottenere benefici in termini di efficienza e organizzazione, oltre che di risparmi di gestione considerato che le società interessate alla fusione operano tutte nel settore del trasporto intermodale. Gli effetti contabili e fiscali della fusione decorreranno dalla data d'inizio del periodo d'imposta in corso alla data di perfezionamento della fusione.
- Viene approvata l'operazione di fusione in Trenitalia SpA delle società Sve Rail Italia e Hydroitalia Tre entrambe possedute al 100% da Trenitalia SpA e non operative al 31 dicembre 2006.

FEBBRAIO

- In data 2 febbraio è entrato in vigore l'art. 12 del D. Lgs n. 7/2007, convertito con Legge n. 40 del 2 aprile 2007, che al fine di *consentire che la realizzazione del Sistema alta velocità avvenga tramite affidamenti e modalità competitivi conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario nonché in tempi e con limiti di spesa compatibili con le priorità e i programmi di investimenti delle infrastrutture ferroviarie, nel rispetto dei vincoli economici e finanziari imposti dal D. Lgs. n. 188/2003, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e degli impegni assunti dallo Stato nei confronti dell'Unione Europea in merito alla riduzione del disavanzo e del debito pubblico* revoca:
  - le concessioni rilasciate alla TAV SpA, nel 1991 e 1992, limitatamente alle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, con effetto di automatico scioglimento del rapporto convenzionale RFI-TAV, per la parte relativa alle predette infrastrutture e dei rapporti contrattuali tra TAV SpA e i *General Contractor* CEPAV Due, IRICAV Due e COCIV;
  - l'autorizzazione rilasciata a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per la parte in cui consente di proseguire nel rapporto convenzionale con la Società TAV SpA relativo alla progettazione e costruzione delle linea del Terzo Valico dei Giovi/Milano-Genova, della tratta Milano-Verona e della sub tratta Verona-Padova.

  Considerato che la norma ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura, si è ritenuto che non sussistano i presupposti per rilevare specifici effetti nel bilancio.
- Sono state ridefinite, per il 2007, l'offerta e le relative risorse destinate ai Contratti di servizio pubblico con lo Stato. Gli stanziamenti hanno compensato parzialmente i tagli operati già dalla Finanziaria 2006 al contratto di servizio viaggiatori. In tale ambito il Ministero dei Trasporti ha autorizzato un intervento sulle tariffe dei treni espressi e interregionali, intervento entrato in vigore il 2 febbraio.
- Il 15 febbraio 2007 l'Assemblea straordinaria di Ferrovie Real Estate SpA ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione totale della società a favore di Ferrovie dello Stato SpA e di Trenitalia SpA. L'operazione di scissione si inserisce nel quadro delle iniziative previste dal nuovo piano industriale 2007-2011 del Gruppo ed è diretta al conseguimento del duplice obiettivo di dotare la beneficiaria Trenitalia SpA di un complesso di officine ritenute strumentali al trasporto ferroviario, nonché di accentrare presso Ferrovie dello Stato SpA l'intero patrimonio immobiliare non strumentale per dare corso a una nuova strategia di gestione di detto patrimonio. Alla società Trenitalia SpA verrà assegnato con la scissione un compendio costituito dalle officine e da una quota di fondo rischi e oneri, per un patrimonio netto pari a 510.789.637 euro. L'intero patrimonio residuo verrà assegnato, senza alcuna esclusione, a Ferrovie dello Stato SpA. La data di efficacia dell'operazione è il 1° gennaio 2007.
- In relazione ai crediti Iva della Capogruppo, relativi all'anno 2002 l'Agenzia delle Entrate ne ha disposto il pagamento per l'importo complessivo di 281 milioni di euro.

MARZO

- In data 7 marzo 2007 è stata sottoscritta una transazione tra Ferrovie dello Stato SpA e il "Gruppo Vinella" avente a oggetto il contenzioso attuale o potenziale; le parti hanno convenuto di pervenire alla risoluzione di ogni pendenza, rinunciando, il citato "Gruppo Vinella", a qualsiasi pretesa, anche se prima d'ora mai sollevata, nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA, Sogin Srl, Sita SpA e altre società facenti parte del Gruppo Ferrovie.
- Nella seduta del 1° marzo il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha deliberato l'emissione di un nuovo prestito obbligazionario fino a un massimo di 600 milioni di euro da sottoporre a Eurofima, quale unico sottoscrittore, finalizzato al finanziamento del materiale rotabile di Trenitalia SpA.

Evoluzione prevedibile della gestione

Del Gruppo

Il contesto in cui il Gruppo opera e il negativo andamento economico-patrimoniale e finanziario determinatosi nell'esercizio appena concluso hanno dato piena conferma dello scenario complesso e preoccupante, sostanzialmente delineato nelle dinamiche fondamentali previste nel budget 2006 del Gruppo e già evidenziato in sede di chiusura dell'esercizio 2005.

Ciò sia relativamente all'ambito di gestione delle Società che operano nella realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è principale riferimento, sia in particolare delle Società che sviluppano il proprio business nel settore del trasporto, di cui Trenitalia SpA è la maggior esponente.

Alla luce di quanto sopra e in conseguenza anche di un evento determinante avvenuto nella seconda metà del 2006, quale quello del cambio dei Vertici della Capogruppo e delle principali Società controllate, è stato elaborato un nuovo piano industriale di Gruppo, riferito all'arco temporale 2007-2011, rispetto ai lineamenti di piano 2006-2010 presentati e approvati dai Consigli di Amministrazione delle Società controllate e della stessa Capogruppo alla fine di aprile 2006.

In sintesi gli obiettivi "cardine" che caratterizzano il nuovo piano industriale del Gruppo, i cui lineamenti sono stati condivisi dai Consigli di Amministrazione di Società e Capogruppo a fine dicembre 2006 e che è oggetto in questo momento di analisi e discussione con l'Azionista, possono essere così rappresentati:

- affrontare internamente, fin dall'esercizio in corso e con sempre maggior determinazione, gli obiettivi di recupero di efficienza e produttività attraverso l'attuazione continuativa di azioni di contenimento e ottimizzazione dei costi generali, il miglioramento della qualità del servizio ferroviario (in termini di puntualità, sicurezza, pulizia e informazione al cliente), la razionalizzazione industriale e organizzativa del Gruppo, tramite principalmente:
  - la riorganizzazione di Trenitalia SpA con responsabilizzazione diretta sui singoli business del trasporto;
  - la prosecuzione del percorso di innovazione tecnologica a supporto della razionalizzazione dei processi produttivi e dell'organizzazione del lavoro, creando su quest'ultimo fronte i presupposti per ridefinire un piano del lavoro di Gruppo che consenta di affrontare il mercato partendo da nuove condizioni competitive di costo ed efficienza organizzative e normativa;
  - l'attuazione di cambi di perimetro e di responsabilità di conduzione di attività all'interno del Gruppo, finalizzati al raggiungimento, nell'arco di piano, dell'obiettivo di razionalizzazione ed efficientamento della gestione (ci si riferisce in particolare ai temi dell'operazione di scissione del patrimonio immobiliare di proprietà della controllata Ferrovie Real Estate SpA, del trasferimento dei perimetri della "Manovra" e delle "Facilities", nonché alla fusione per incorporazione nella società FS Cargo SpA

delle sue controllate Omnia Logistica SpA, Omnia Express SpA, Ecolog SpA, FS Railfreight SpA e Cargo Chemical Srl);

- riprendere il percorso di attuazione della manovra di adeguamento delle tariffe passeggeri media/lunga percorrenza (attivato nella misura del 10% già a partire dal 1° gennaio 2007 e dal 1° ottobre prossimo con un ulteriore 10% e previsto, con successivi aggiustamenti in misura variabile, negli anni di piano a venire);
- dare certezza alla contrattualizzazione dei servizi di infrastruttura (Contratto di Programma con RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) e dei servizi di trasporto (Contratto di servizio pubblico con Trenitalia SpA) basandosi su una più chiara definizione dei rapporti con la controparte pubblica, laddove tali contratti devono diventare lo strumento con cui gli impegni finanziari previsti a fronte delle prestazioni richieste dai competenti Ministeri siano "esigibili", prevedendone una durata pluriennale; in tal senso dovrà essere perseguito un tempestivo piano di rientro dei significativi residui e crediti che il Gruppo vanta, a vario titolo, nei confronti dello Stato;
- ripristinare il livello adeguato di stanziamenti pubblici, sia in c/esercizio che in c/investimenti, da prevedere in Legge Finanziaria nei confronti del Gruppo, finalizzati a rendere disponibili, attraverso un meccanismo tempestivo di trasferimenti, le risorse necessarie ad assicurare la copertura dei fabbisogni relativi alle attività connesse agli obblighi di servizio nei confronti dello Stato e delle Regioni, al mantenimento in efficienza della rete ferroviaria e alla prosecuzione degli investimenti infrastrutturali in corso, destinati sia alla rete convenzionale che a quella AV/AC. Su questo fronte va certamente sottolineato lo sforzo compiuto dal Governo in sede di definizione e approvazione della Legge Finanziaria 2007, rispetto in particolare al rilevante taglio agli stanziamenti attuato nel 2006, pur in presenza di alcuni elementi di incertezza sia in relazione ai tempi di erogazione dei trasferimenti previsti, che alla effettiva disponibilità di alcuni di essi, in quanto subordinata agli esiti positivi del provvedimento, anch'esso previsto in Finanziaria, riferito all'istituendo "Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei Trattamenti di Fine Rapporto";
- affrontare strutturalmente la situazione di crisi finanziaria di Trenitalia SpA per cui, sempre come delineato nelle citate linee guida di piano, è necessario attuare un percorso di forte ricapitalizzazione della Società (previsto in parte già nel 2007 attraverso il trasferimento tramite la già citata scissione del patrimonio immobiliare di proprietà di Ferrovie Real Estate SpA di una porzione di beni strumentali di cui è stata indicata Trenitalia come beneficiaria) per garantirne la continuità aziendale in un contesto in cui, oltre a sostenere la prosecuzione degli investimenti in materiale rotabile, rimane prioritario affrontare la ristrutturazione del business merci; è noto che tale operazione dovrà anche confrontarsi con i vincoli posti dalla legislazione europea, ma altre analoghe esperienze già realizzate da altre primarie Imprese Ferroviarie indicano alcune concrete modalità di possibile soluzione.

Il congiunto raggiungimento degli obiettivi elencati nei punti cardine di cui sopra, incluso pertanto l'adeguato supporto delle azioni riferite all'intervento dello Stato, determina l'indi-

viduazione nel piano industriale dell'obiettivo di ritorno all'equilibrio economico del Gruppo, a livello di risultato operativo entro il 2009, e in termine di risultato netto entro il 2011, e vede, all'interno di tale percorso, l'esercizio 2007 chiudere in previsione con un risultato ancora negativo, ma in significativo, rilevante recupero rispetto alla perdita netta registrata a fine 2006 (-2.115 milioni di euro).

Di Ferrovie dello Stato SpA

Si confermano, in relazione alle attese sull'andamento economico della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, le previsioni per l'anno 2007 riflesse nel Budget della Capogruppo che, al netto delle eventuali svalutazioni delle proprie partecipazioni, vedono il raggiungimento di un sostanziale *break even* economico.

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2006, evidenzia una perdita di 1.937.481.505 euro per la quale si propone il rinvio a nuovo.

Roma, 4 Aprile 2007

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

PAGINA BIANCA

Bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2006

PROSPETTI CONTABILI
Stato patrimoniale attivo

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	**330.050**	**112.000**	**218.050**
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1. Costi di impianto e di ampliamento	236.774	248.288	(11.514)
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	26.526.655	22.020.835	4.505.820
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.204.170	914.401	289.769
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	235.575.502	154.051.607	81.523.895
5. Avviamento	378.064	413.487	(35.423)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	540.187.877	783.154.396	(242.966.519)
7. Altre	297.313.008	113.782.505	183.530.503
8. Differenza di consolidamento	6.226.015	6.448.552	(222.537)
Totale I	**1.107.648.065**	**1.081.034.071**	**26.613.994**
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	52.945.729.711	45.185.122.151	7.760.607.560
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	6.414.908.630	6.063.769.704	351.138.926
3. Attrezzature industriali e commerciali	257.507.931	199.792.429	57.715.502
4. Altri beni	185.632.944	117.056.192	68.576.752
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	12.101.620.292	31.658.483.490	(19.556.863.198)
Totale II	**71.905.399.508**	**83.224.223.966**	**(11.318.824.458)**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	201.618	282.558	(80.940)
b. Imprese collegate	310.329.709	259.683.201	50.646.508
d. Altre imprese	189.573.513	190.555.626	(982.113)
Totale 1	500.104.840	450.521.385	49.583.455
2. Crediti			
d. verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*7.145.469*	*3.136.152*	*4.009.317*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*86.518.167*	*198.734.180*	*(112.216.013)*
Totale 2	93.663.636	201.870.332	(108.206.696)
3. Altri titoli	2.915.261	790.531	2.124.730
Totale III	**596.683.737**	**653.182.248**	**(56.498.511)**
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	**73.609.731.310**	**84.958.440.285**	**(11.348.708.975)**
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	809.032.189	819.889.510	(10.857.321)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati		0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	31.556.755	34.984.343	(3.427.588)
4. Prodotti finiti e merci	116.175	122.810	(6.635)
5. Acconti	3.582.401	3.856.011	(273.610)
6. Cespiti radiati da alienare	27.266.283	40.895.120	(13.628.837)
7. Immobili e terreni trading	752.584.428	806.417.004	(53.832.576)
Totale I	**1.624.138.231**	**1.706.164.798**	**(82.026.567)**

(segue)

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*2.272.248.363*	*2.567.089.493*	*(294.841.130)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*70.364.941*	*63.516.673*	*6.848.268*
Totale 1	2.342.613.304	2.630.606.166	(287.992.862)
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*5.864.988*	*5.862.538*	*2.450*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 2	5.864.988	5.862.538	2.450
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*35.883.497*	*59.784.035*	*(23.900.538)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*7.357.626*	*5.520.052*	*1.837.574*
Totale 3	43.241.123	65.304.087	(22.062.964)
4 bis. Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*2.773.523.777*	*1.392.050.134*	*1.381.473.643*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*863.963.743*	*2.496.407.339*	*(1.632.443.596)*
Totale 4bis	3.637.487.520	3.888.457.473	(250.969.953)
4 ter. Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*4.419.650*	*4.745.533*	*(325.883)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*8.015.767*	*5.120.285*	*2.895.482*
Totale 4ter	12.435.417	9.865.818	2.569.599
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*3.362.850.274*	*2.852.204.311*	*510.645.963*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*65.011.064*	*10.959.543*	*54.051.521*
Totale 5	3.427.861.338	2.863.163.854	564.697.484
Totale II	**9.469.503.690**	**9.463.259.936**	**6.243.754**
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	56.535	0	56.535
4. Altre partecipazioni	274	274	0
6. Altri titoli	13.767.871	12.109.871	1.658.000
Totale III	**13.824.680**	**12.110.145**	**1.714.535**
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	2.530.385.118	1.032.202.852	1.498.182.266
2. Assegni	191.217	734.615	(543.398)
3. Denaro e valori in cassa	49.690.150	55.636.951	(5.946.801)
4. Conti correnti di Tesoreria	268.413.420	393.014.290	(124.600.870)
Totale IV	**2.848.679.905**	**1.481.588.708**	**1.367.091.197**
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	**13.956.146.506**	**12.663.123.587**	**1.293.022.919**
D. RATEI E RISCONTI			
I Disaggi sui prestiti		58.842.177	(58.842.177)
II Altri ratei e risconti	26.010.689	14.973.695	11.036.994
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	**26.010.689**	**73.815.872**	**(47.805.183)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**87.592.218.555**	**97.695.491.744**	**(10.103.273.189)**

Valori in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale sociale	**38.790.425.485**	**38.790.425.485**	**0**
II. Riserva da soprapprezzo delle azioni	**0**	**0**	**0**
III. Riserve di rivalutazione	**0**	**0**	**0**
IV. Riserva legale	**10.423.539**	**10.423.539**	**0**
V. Riserve statutarie	**0**	**0**	**0**
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	**0**	**0**	**0**
VII. Altre riserve	**0**	**0**	**0**
1. Contributi della UE, di enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	2.796.604	2.711.971	84.633
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
4. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	2.758.957	2.052.392	706.565
- Riserva da differenze di traduzione	(618.004)	1.305.987	(1.923.991)
Totale VII	**32.834.539**	**33.967.332**	**(1.132.793)**
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	**(392.172.079)**	**80.100.221**	**(472.272.300)**
IX. Utile (Perdita) dell'esercizio	**(2.119.339.599)**	**(472.202.683)**	**(1.647.136.916)**
Patrimonio netto di gruppo	**36.322.171.885**	**38.442.713.894**	**(2.120.542.009)**
Capitale e riserve di terzi	**117.349.991**	**89.347.775**	**28.002.216**
Utile (Perdita) di terzi	**3.859.028**	**7.221.997**	**(3.362.969)**
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	**36.443.380.904**	**38.539.283.666**	**(2.095.902.762)**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescienza e obblighi simili	2.628.972	2.722.403	(93.431)
2. Per imposte, anche differite	26.015.250	48.337.431	(22.322.181)
3. Fondo ristrutturazione industriale	314.077.805	59.368.669	254.709.136
4. Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	23.940.595.906	22.487.937.318	1.452.658.588
5. Fondo ristrutturazione settore Cargo	320.000.000	0	320.000.000
6. Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	2.323.000.000	4.243.191.538	(1.920.191.538)
7. Altri	1.985.604.435	1.923.899.095	61.705.340
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	**28.911.922.368**	**28.765.456.454**	**146.465.914**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**3.317.141.721**	**3.258.174.652**	**58.967.069**
D. DEBITI			
1. Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*2.092.400.000*	*1.492.400.000*	*600.000.000*
Totale 1	2.092.400.000	1.492.400.000	600.000.000

(segue)

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
3. Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*0*	*73.541*	*(73.541)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*3.050*	*(3.050)*
Totale 3	0	76.591	(76.591)
4. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*1.566.512.869*	*1.209.699.839*	*356.813.030*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*5.679.707.800*	*4.907.645.338*	*772.062.462*
Totale 4	7.246.220.669	6.117.345.177	1.128.875.492
5. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*167.324.294*	*64.191.134*	*103.133.160*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*2.521.373.003*	*12.638.228.333*	*(10.116.855.330)*
Totale 5	2.688.697.297	12.702.419.467	(10.013.722.170)
6. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*1.160.527.314*	*451.526.436*	*709.000.878*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*2.691.194*	*25.855.898*	*(23.164.704)*
Totale 6	1.163.218.508	477.382.334	685.836.174
7. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*3.435.244.728*	*3.695.271.976*	*(260.027.248)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 7	3.435.244.728	3.695.271.976	(260.027.248)
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*2.893*	*6.712*	*(3.819)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 9	2.893	6.712	(3.819)
10. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*149.200.560*	*158.104.241*	*(8.903.681)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 10	149.200.560	158.104.241	(8.903.681)
12. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*159.137.732*	*144.606.901*	*14.530.831*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 12	159.137.732	144.606.901	14.530.831
13. Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*302.590.308*	*305.274.079*	*(2.683.771)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*105.695.418*	*108.455.603*	*(2.760.185)*
Totale 13	408.285.726	413.729.682	(5.443.956)
14. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*1.041.656.061*	*1.266.632.560*	*(224.976.499)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*29.445.739*	*18.890.601*	*10.555.138*
Totale 14	1.071.101.800	1.285.523.161	(214.421.361)
TOTALE D. DEBITI	**18.413.509.913**	**24.486.866.242**	**(8.073.356.329)**
E. RATEI E RISCONTI			
I. Aggi sui prestiti	**0**	**114.915.558**	**(114.915.558)**
II. Altri ratei e risconti	**506.263.649**	**530.795.172**	**(24.531.523)**
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	**506.263.649**	**645.710.730**	**(139.447.081)**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**87.592.218.555**	**97.695.491.744**	**(10.103.273.189)**

Valori in euro

Conto d'ordine

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
1. Rischi			
1.1 Fidejussioni	1.856.596.835	2.011.521.747	(154.924.912)
1.2 Avalli	5.164.569	5.164.569	0
1.3 Altre garanzie personali	14.489.091	14.719.642	(230.551)
1.4 Altre garanzie reali	2.093.609.600	1.492.400.000	601.209.600
1.5 Altri rischi	436.598	591.978	(155.380)
Totale 1	**3.970.296.693**	**3.524.397.936**	**445.898.757**
2. Impegni			
2.1 Beni in leasing	1.093.840	991.061	102.779
2.1 Altri impegni	4.977.291.705	7.215.579.300	(2.238.287.595)
Totale 2	**4.978.385.545**	**7.216.570.361**	**(2.238.184.816)**
3. Beni di terzi in consegna			
3.1 Materiale rotabile in proprietà di Eurofima a garanzia prestiti	61.945.287	320.283.012	(258.337.725)
3.2 Altri beni di terzi	46.249.649	46.603.924	(354.275)
Totale 3	**108.194.936**	**366.886.936**	**(258.692.000)**
4. Altri conti d'ordine			
4.1 Fonti di finanziamento previste nel contratto programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	21.807.267.000	24.552.263.000	(2.744.996.000)
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	18.849.000.000	19.362.000.000	(513.000.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	2.958.267.000	5.190.263.000	(2.231.996.000)
4.2 Contributi da ricevere dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	2.900.000.000	0	2.900.000.000
4.3 Somme da erogare per il finanziamento dell'infrastruttura	2.179.858.394	0	2.179.858.394
4.4 Fondo di solidarietà	22.309.844	21.045.857	1.263.987
4.5 Altri	9.598.998	14.242.762	(4.643.764)
Totale 4	**26.919.034.236**	**24.587.551.619**	**2.331.482.617**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**35.975.911.410**	**35.695.406.852**	**280.504.558**

Valori in euro

Conto economico

	2006	2005	VARIAZIONE
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a. prodotti del traffico viaggiatori			
- clientela ordinaria	2.422.859.002	2.325.110.464	97.748.538
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.347.652.364	1.331.155.422	16.496.942
b. prodotti del traffico merci e poste	1.054.952.862	862.506.362	192.446.500
c. Contratto di servizio pubblico con lo Stato	366.933.368	480.563.145	(113.629.777)
d. altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	260.930.684	245.863.338	15.067.346
Totale 1	**5.453.328.280**	**5.245.198.731**	**208.129.549**
2. Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	**(58.298.973)**	**(219.679.369)**	**161.380.396**
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione	**(3.395.334)**	**11.176.806**	**(14.572.140)**
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	**932.388.122**	**1.651.038.244**	**(718.650.122)**
5. Altri ricavi e proventi			
a. contributi in conto esercizio			
- Contratto di Programma	901.765.500	1.289.100.000	(387.334.500)
- altri	70.633.393	57.010.211	13.623.182
b. utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	464.103.248	958.705.736	(494.602.488)
c. altri ricavi e proventi	876.293.704	1.086.936.386	(210.642.682)
Totale 5	**2.312.795.845**	**3.391.752.333**	**(1.078.956.488)**
TOTALE A. VALORE DELLA PRODUZIONE	**8.636.817.940**	**10.079.486.745**	**(1.442.668.805)**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	**1.350.567.701**	**1.147.868.882**	**202.698.819**
7. Per servizi	**2.244.939.327**	**2.048.502.410**	**196.436.917**
8. Per godimento beni di terzi	**152.897.239**	**135.411.440**	**17.485.799**
9. Per il personale			
a. salari e stipendi	3.496.312.246	3.406.418.424	89.893.822
b. oneri sociali	838.321.529	844.359.860	(6.038.331)
c. trattamento di fine rapporto	314.813.964	314.091.148	722.816
e. altri costi	58.846.581	27.841.988	31.004.593
Totale 9	**4.708.294.320**	**4.592.711.420**	**115.582.900**
10. Ammortamenti e svalutazioni			
a. ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	67.413.665	89.879.685	(22.466.020)
b. ammortamento delle immobilizzazioni materiali	975.485.089	1.363.484.776	(387.999.687)
c. altre svalutazioni delle immobilizzazioni	44.943	799.538	(754.595)
d. svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	32.807.809	21.709.006	11.098.803
Totale 10	**1.075.751.506**	**1.475.873.005**	**(400.121.499)**
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	**6.143.972**	**56.397.050**	**(50.397.050)**

segue Conto economico

	2006	2005	VARIAZIONE
12. Accantonamenti per rischi	**110.199.213**	**151.496.781**	**(41.297.568)**
13. Altri accantonamenti	**51.694.641**	**26.371.660**	**25.322.981**
14. Oneri diversi di gestione	**175.328.469**	**126.047.882**	**49.280.587**
TOTALE B. COSTI DELLA PRODUZIONE	**9.875.816.388**	**9.760.680.530**	**115.135.858**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**(1.238.998.448)**	**318.806.215**	**(1.557.804.663)**
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni			
- da imprese controllate e collegate	*0*	*0*	*0*
- in altre imprese	*1.814.523*	*2.118.166*	*(303.643)*
Totale 15	**1.814.523**	**2.118.166**	**(303.643)**
16. Altri proventi finanziari			
a. da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	*0*	*0*	*0*
- da altri	*4.217.533*	*14.515*	*4.203.018*
Totale a	4.217.533	14.515	4.203.018
c. da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	352.278	299.524	52.754
d. proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	*773.108*	*514.560*	*258.548*
- da altri	*123.941.525*	*125.927.198*	*(1.985.673)*
Totale d	124.714.633	126.441.758	(1.727.125)
Totale 16	**129.284.444**	**126.755.797**	**2.528.647**
17. Interessi e altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	*520.759*	*583.135*	*(62.376)*
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	*56.594.287*	*21.960.518*	*34.633.769*
- su debiti verso Istituti finanziari	*224.460.831*	*747.232.161*	*(522.771.330)*
- oneri finanziari diversi	*53.536.165*	*23.175.099*	*30.361.066*
Totale 17	**335.112.042**	**792.950.913**	**(457.838.871)**
17 bis. Utili e (perdite) su cambi	**4.480.643**	**1.508.819**	**2.971.824**
TOTALE C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(199.532.432)**	**(662.568.131)**	**463.035.699**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. Rivalutazioni			
a. di partecipazioni	22.443.571	11.524.794	10.918.777
19. Svalutazioni			
a. di partecipazioni	3.502.214	4.707.795	(1.205.581)
TOTALE D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	**18.941.357**	**6.816.999**	**12.124.358**

(segue)

	2006	2005	VARIAZIONE
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi straordinari			
a. plusvalenze da alienazioni	1.007.015	3.837.708	(2.830.693)
c. contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	66.369.884	95.602.892	(29.233.008)
d. altri proventi	200.648.399	142.290.367	58.358.032
Totale 20	**268.025.298**	**241.730.967**	**26.294.331**
21. Oneri straordinari			
a. minusvalenze da alienazioni	3.461.994	7.671.634	(4.209.640)
b. imposte relative a esercizi precedenti	6.999.746	16.402.103	(9.402.357)
c. oneri per esodi anticipati	342.569.884	95.602.892	246.966.992
e. altri oneri	495.325.841	79.805.688	415.520.153
Totale 21	**848.357.465**	**199.482.317**	**648.875.148**
TOTALE E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**(580.332.167)**	**42.248.650**	**(622.580.817)**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+-C+-D+-E)	**(1.999.921.690)**	**(294.696.267)**	**(1.705.225.423)**
22. Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a. imposte correnti	128.295.580	168.266.517	(39.970.937)
b. imposte differite e anticipate	(12.736.700)	2.017.901	(14.754.601)
Totale 22	**115.558.880**	**170.284.418**	**(54.725.538)**
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(2.115.480.570)**	**(464.980.685)**	**(1.650.499.885)**
UTILE/(PERDITA) DI PERTINENZA DI TERZI	**(3.859.028)**	**(7.221.997)**	**3.362.969**
UTILE/(PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(2.119.339.599)**	**(472.202.683)**	**(1.647.136.916)**

Valori in euro

PAGINA BIANCA

Nota integrativa al bilancio consolidato al 31 dicembre 2006

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2006 è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.
Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto e indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato.
Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.
I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.
Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 – bis del Codice Civile.

Criteri generali

Il bilancio consolidato è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2006 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato 1, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

AREA DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.
Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale, che viene più avanti dettagliatamente descritto.

VARIAZIONI AREA DI CONSOLIDAMENTO

Si segnala che nell'esercizio 2006 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le società:

- Cemat SpA a seguito dell'ulteriore quota acquistata da FS Cargo SpA (5,638%), che ha comportato l'acquisizione della maggioranza dei diritti di voto nell'assemblea. La percentuale di possesso è infatti passata dal 47,644% al 53,282%;
- S.L.F. Srl controllata di Cemat SpA al 51%;
- SGT SpA – Società Gestione Terminali Ferro Stradali. La società, già posseduta al

43,75% da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è detenuta per la stessa percentuale anche da Cemat SpA; pertanto, a seguito dell'acquisizione della quota di maggioranza di Cemat SpA, la Capogruppo controlla indirettamente l'87,50%;

- Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA, costituita il 7 marzo 2006 da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, per una quota pari all'88% e dalle Province Autonome di Trento e Bolzano per una quota pari al 6% ciascuna e avente per oggetto l'attività di gestione della partecipazione nella Galleria di Base del Brennero (BBT SE). In data 13 dicembre 2006, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ceduto una quota, pari al 6%, alla Provincia di Verona; attualmente ne detiene l'82,418%, non avendo quest'ultima provincia sottoscritto la propria quota dell'aumento del capitale sociale del 30 dicembre 2006 per un importo complessivo di 4.700mila euro;
- Tevere TPL Scarl costituita nel mese di novembre 2005 da Sita SpA insieme alle Aziende APM Esercizi SpA e al Consorzio CO.TR.I. di Roma, con quote, rispettivamente del 51%, 40% e 9%, divenuta operativa a partire dal corrente esercizio;
- Trenitalia Logistic France SAS, società di diritto francese, costituita a luglio 2006 da FS Cargo SpA, che ne detiene la totalità del capitale sociale.

METODI DI CONSOLIDAMENTO

Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi e oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;
- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;
- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;
- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio net-

to. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 2.

Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile a avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

MONETA DI CONTO

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

BILANCI IN VALUTA

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.

In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi a fine anno
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi vengono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito a un'apposita voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n. 127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.

Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, a eccezione di quanto riportato nel seguito.

Per la rete AV/AC, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha tenuto conto del disposto stabilito dall'art.1, comma 87, della Legge 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) che prevede tra l'altro, per quanto attiene le tratte AV/AC, che "l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio". Pertanto, poiché nel corso del 2006 la tratta Roma-Napoli, la sub tratta Torino-Novara e la linea Modena Sud-Bologna, sono state interessate da un periodo di pre-esercizio commerciale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA non ha effettuato alcuna imputazione degli ammortamenti relativi al sistema AV/AC nell'esercizio 2006. Si precisa comunque che, stante la contenuta operatività in questa fase iniziale di attività dell'AV/AC, la stima dei teorici ammortamenti 2006 conduce a impatti relativamente non significativi per il periodo in esame.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dal principio contabile emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, modificato dall'OIC (Documento n.17).

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

A. Criteri di redazione

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai princípi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS).
Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2006 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2005.
In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. n. 127/91 la struttura e il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate viene riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

B. Criteri di valutazione di Gruppo

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.
Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.
I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.
L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che vengono ammortizzati con il criterio di seguito esposto; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, a eccezione di quanto di seguito esposto. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Cambiamento dei criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Come già illustrato nella Relazione sulla Gestione, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *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 determina-*

te con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì *il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura* medesima.

Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato così dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Più nel dettaglio, il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria oggetto di ammortamento è composto:

- dal valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, costituenti l'Infrastruttura ferroviaria risultanti dal Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2005, al netto del relativo fondo di ammortamento e dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti alla stessa data, escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
- dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno 2006;
- dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate nell'esercizio 2006 e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totale stimati lungo la vita della Concessione;
- dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, (allo stato attuale previsti per la sola infrastruttura AC/AV) sostenuti nell'esercizio 2006 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti con ragionevole certezza.

Per i costi da sostenere lungo la vita della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo questi finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce 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 1º gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti.*

Il valore residuo dell'infrastruttura è, invece, dato dall'insieme dei seguenti valori:

- costo originario dei terreni iscritti in bilancio al 31.12.2005, incrementato del valore dei sedimi, ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006 relativamente a investimenti entrati in funzione nell'anno 2006 che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;

- valore netto delle immobilizzazioni materiali al 31.12.2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della concessione.

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la rete AC/AV, la rete fondamentale e la rete complementare come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n. 227 del 29.09.2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

- Rete Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC);
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord e affluenze;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Dorsale e affluenze;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Sud;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Adriatica e trasversali appenniniche;
- Rete Convenzionale - rete complementare, considerata come un'unica direttrice comprendente tutte le porzioni della rete che non fanno parte della rete fondamentale.

La rete AV/AC potrà a sua volta essere articolata in ulteriori direttrici e le direttrici della rete convenzionale potranno subire modifiche in conseguenza degli aggiornamenti del decreto del Pedaggio.

L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma "*«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 previste durante il periodo di concessione*" richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è stata individuata nel "treno*km" sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

Per ogni direttrice RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni*km effettivamente venduti nell'anno e risultanti di specifici sistemi di rilevamento della Società.

A partire dal presente Bilancio d'esercizio, per ogni direttrice RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha effettuato la previsione dei treni*km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il Bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della Concessione, su base di stima fino a un massimo di dieci anni successivi e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della Concessione.

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d'esercizio, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA provvederà ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi complessivi di produzione dall'anno di redazione del Bilancio d'esercizio al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell'anno cui il Bilancio d'esercizio è riferito al netto dei relativi contributi pubblici in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati e di eventuali cessioni o dismissioni.

Per l'esercizio 2006 il volume di treni*km è indicato nella tabella che segue:

Direttrici	Volume treno*km anno 2006 - Consuntivi	Volume treno*km dal 2006 al 2060
Trasversale padana e transiti internazionali	59	3.346
Tirrenica nord e affluenze	45	2.532
Dorsale e affluenze	93	4.729
Tirrenica sud	18	1.051
Adriatica e trasversali appenniniche	30	1.722
Rete Complementare	99	5.585
Totale	**344**	**18.964**

Valori in milioni di euro

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo i comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni*km effettivamente venduti nell'esercizio e i treni*km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2006 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete Convenzionale - rete fondamentale	
Traversale padana e transiti internazionali	1,77%
Tirrenica Nord e affluenze	1,78%
Dorsale e affluenze	1,97%
Tirrenico Sud	1,71%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,74%
Rete Convenzionale - rete complementare	
Rete complementare	1,77%

Infine, si precisa che le tratte del Sistema AV/AC entrate in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso dell'anno 2006 hanno effettuato, nello stesso esercizio, attività di preesercizio e pertanto concorrono alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'Infrastruttura ferroviaria (ai fini della determinazione dell'ammortamento) a partire dall'anno successivo a quello di completamento del preesercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005.

Alla luce di quanto sopra esposto, a eccezione dell'infrastruttura ferroviaria e portuale già ampliamente descritta, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati	
Fabbricati civili strumentali	1% - 2%
Fabbricati industriali	1% - 2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
Materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	5%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%
Altri beni	
Autoveicoli	20% e 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni non consolidate

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio e il presunto valore di realizzo.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

RIMANENZE

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione e il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di trading, detenuti interamente da Ferrovie Real Estate SpA e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivenienti dal patrimonio immobiliare di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) e il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;
- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA e costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e materiali per l'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare e il presumibile valore di realizzo.

CREDITI E DEBITI

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi. I debiti sono esposti al loro valore nominale.

ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.

Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Sono iscritte al valore nominale.

RATEI E RISCONTI ATTIVI E PASSIVI

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla UE e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.
Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.
Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico e il reddito imponibile della società.

FONDO PER RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE

Il fondo è stato costituito nel 1993 dall'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (oggi RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) mediante rettifica del patrimonio netto, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 333/92, convertito nella legge 359/92, per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di Impresa e al Contratto di Programma.
A seguito dei processi straordinari di riassetto societario tale fondo è stato ripartito tra la Capogruppo, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA la quale, in sede di allocazione del prezzo di acquisto del ramo d'azienda "Trasporto", nell'esercizio 2000 ha anche provveduto a incrementarlo, per allinearlo alle esigenze all'epoca prevedibili.
Attualmente il fondo è relativo solo a Trenitalia SpA, la quale, in coerenza con la classificazione dei relativi oneri, espone gli utilizzi tra i proventi straordinari.

FONDO PER RISTRUTTURAZIONE EX LEGE 23 DICEMBRE 1998, N. 448 E RELATIVO FONDO INTEGRATIVO

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.
Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31.12.2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato negli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.
Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs. n. 8 luglio 2003, n.188 che dispone che *i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro;*
- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, tali fondi sono destinati e sufficienti anche, in un'ottica di lungo periodo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

FONDO RISTRUTTURAZIONE SETTORE CARGO

Trattasi del fondo costituito nell'esercizio 2006 dalla controllata Trenitalia SpA a fronte della svalutazione del materiale rotabile per la progressiva sottoutilizzazione in conformità al Piano d'Impresa.

L'accantonamento al fondo è stato iscritto tra gli oneri straordinari mentre gli utilizzi saranno portati direttamente a rettifica degli ammortamenti delle Immobilizzazioni Materiali.

FONDO ONERI PER MANUTENZIONE ORDINARIA E FONDO INTERESSI INTERCALARI

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria e interessi intercalari è stato costituito da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV SpA nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- con legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), è stato disposto uno stanziamento di contributi in conto esercizio per l'esercizio 2006 (per maggiori dettagli in merito agli effetti della Legge Finanziaria 2006 si rinvia a quanto indicato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente Relazione sulla Gestione) inferiore di circa 230 milioni di euro rispetto ai costi di manutenzione ordinaria sostenuti nell'anno e di circa 388 milioni di euro rispetto a quelli previsti dalla Società e richiesti allo Stato in occasione della predisposizione della Legge finanziaria 2006.
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005, nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per rea-

lizzare infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile, determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari, comportano la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192mila euro nel fondo Integrativo ex Lege 448/98.

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ritenuto opportuno di non procedere, per l'esercizio 2006, a utilizzi del fondo per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato in quanto, in presenza di un insoddisfacente sostegno finanziario dello Stato, la rilevazione tra i proventi di una mera appostazione contabile, quale l'utilizzo del fondo, potrebbe generare un'imprecisa rappresentazione dell'andamento economico finanziario della Società.

ALTRI FONDI

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Ferrovie Real Estate SpA e Italferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

PARTITE IN MONETA ESTERA

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

CONTI D'ORDINE

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

RICAVI, COSTI E CONTRIBUTI IN CONTO ESERCIZIO

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni e alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai Piani di Impresa e dal Contratto di Programma; a essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.

Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.

PAGINA BIANCA

SEZIONE 3

Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale attivo

CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 330mila euro e registrano un incremento di 218mila euro attribuibile all'aumento del capitale sociale deliberato dalla Ferport Srl in data 11 luglio 2006. La parte residuale è relativa a Italcertifer Scpa.

IMMOBILIZZAZIONI

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2006 ammontano a 7.263.523mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 100.382mila euro, esclusa la differenza da consolidamento, al lordo dei contributi in conto impianti per 18.369mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 7.138.365mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 4.138.434mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 203.832mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 228.608mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.107.648mila euro, con una variazione in aumento di 26.614mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto a effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nella analoga voce delle "Immobilizzazioni materiali"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2005 per 70.624mila euro.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (18.443mila euro) e Trenitalia SpA (7.918mila euro).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del software relativo al sistema informativo di Gruppo (28.501mila euro) e dalle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (110.768mila euro) per l'implemetazione dei sistemi informativi già in uso e Trenitalia SpA (91.851mila euro) per le attività connesse alla realizzazione della nuova infrastruttura ICT e dei progetti informatici principalmente a supporto delle aree marketing, vendita e manutenzione.

Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e software in corso di realizzazione da parte della Capogruppo (10.488mila euro), di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (51.313mila euro) e di Trenitalia SpA (18.470mila euro), e a Italferr SpA per i costi sostenuti per la realizzazione della terza fase del progetto PDM (Project Document Management) e per lavori di ristrutturazione in corso di esecuzione (2.491mila euro) su immobili di terzi.

L'incremento del costo storico della voce "Altre" deriva principalmente dall'entrata nell'area di consolidamento della società Tevere TPL Scarl (5.572mila euro). In tale voce, sono stati altresì iscritti contribuiti in conto capitale ricevuti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 17.344mila euro. e da SITA SpA per 1.019mila euro.

La colonna "Accollo da parte dello Stato" accoglie le commissioni, iscritte negli esercizi precedenti, riconosciute da TAV SpA alla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) a fronte delle operazioni di finanziamento (6.504mila euro, al netto dell'ammortamento), che sono state riclassificate alla posta "Immobilizzazioni in corso" delle immobilizzazioni materiali, a diretta capitalizzazione dei lavori sull'AV/AC.

Analogamente, in tale colonna è compresa la riclassifica operata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA delle commissioni iscritte a seguito della scissione, trasferite a diretta imputazione della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" delle immobilizzazioni materiali (5.588mila euro)

L'incremento del costo storico della voce "Differenza da consolidamento" deriva dal conguaglio sul prezzo di acquisizione della società Sogin Srl (247mila euro), completamente ammortizzato nell'esercizio, e dalla differenza tra il prezzo di acquisto dell'ulteriore quota di partecipazione acquisita da FS Cargo SpA (5,638%) nella società Cemat SpA e il valore della frazione di patrimonio netto di competenza (696mila euro). Nella colonna "Riclassifiche e altre variazioni" sono riportati i valori del costo originario e dei relativi fondi ammortamento degli avviamenti generati dalle acquisizioni effettuate negli esercizi precedenti nella stessa Cemat SpA e nella SGT SpA, valori che, nell'esercizio precedente, erano inscritti nella voce "Partecipazioni in imprese collegate".

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni, a eccezione dei costi per migliorie su beni di terzi, che vengono ammortizzati sulla base della durata dei contratti.

TABELLA 1. COSTO ORIGINARIO

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche ed altre variazioni	Accollo da parte dello Stato	Valori al 31.12.2006
Costi di impianto e di ampliamento						
Spese di costituzione e aumento di capitale	2.167	55		9		2.231
Spese di ampliamento	1.845	73	(1)	(1.387)		530
	4.012	**128**	**(1)**	**(1.378)**		**2.761**
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
Spese di ricerca e sviluppo	98.915			8.367		107.282
contributi in conto impianti	0			(766)		(766)
Spese di pubblicità	930					930
	99.845	**0**	**0**	**7.601**		**107.446**
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.195	1.338		37		8.570
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
Costo storico	375.085	2.562	(114)	132.893		510.426
Contributi in conto impianti		(6)				(6)
	375.085	**2.556**	**(114)**	**132.893**		**510.420**
Avviamento	4.168	29				4.197
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Immobilizzazioni in corso						
Costo storico	783.517	87.650	(19)	(330.362)		540.786
Contributi in conto impianti	(457)					(457)
Acconti	252	44		(252)		44
	783.312	**87.694**	**(19)**	**(330.614)**		**540.373**
Altre						
costo storico	228.298	8.630	(5.539)	231.194	(13.438)	449.145
contributi in conto impianti	(367)	(18.363)		(15.144)		(33.874)
	227.931	**(9.733)**	**(5.539)**	**216.050**	**(13.438)**	**415.271**
Differenza di consolidamento	51.891	943	(52)	2.567		55.349
Totale	**1.553.439**	**82.955**	**(5.725)**	**27.156**	**(13.438)**	**1.644.387**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 2. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche ed altre variazioni	Accollo da parte dello Stato	Valori al 31.12.2006
Costi di impianto e di ampliamento						
Spese di costituzione e aumento di capitale						
Ammortamenti	2.031	77		8		2.116
Svalutazioni						
Spese di ampliamento						
Ammortamenti	1.733	63	(1)	(1.387)		408
Svalutazioni						
	3.764	**140**	**(1)**	**(1.379)**	**0**	**2.524**
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
Spese di ricerca e sviluppo						
Ammortamenti	76.896	3.093				79.989
Svalutazioni						
Spese di pubblicità						
Ammortamenti	928	2				930
Svalutazioni						
	77.824	**3.095**	**0**	**0**	**0**	**80.919**
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno						
Ammortamenti	6.281	1.069		15		7.365
Svalutazioni		1				1
	6.281	**1.070**	**0**	**15**	**0**	**7.366**
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
Ammortamenti	221.033	53.773	(112)	151		274.845
Svalutazioni						
	221.033	**53.773**	**(112)**	**151**	**0**	**274.845**
Avviamento						
Ammortamenti	3.755	64				3.819
Svalutazioni						
	3.755	**64**	**0**	**0**	**0**	**3.819**
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Svalutazioni	157	28				185
Altre						
Ammortamenti	114.077	7.344	(4.479)	2.302	(1.346)	117.898
Svalutazioni	71		(11)			60
	114.148	**7.344**	**(4.490)**	**2.302**	**(1.346)**	**117.958**
Differenza di consolidamento						
Ammortamenti	45.443	1.928	(52)	1.804		49.123
Totale	**472.405**	**67.442**	**(4.655)**	**2.893**	**(1.346)**	**536.739**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 3. VALORI NETTI

	31.12.2005			31.12.2006		
Immobilizzazioni immateriali	**Costo originario**	**Fondo ammortamenti e svalutazioni**	**Valori netti**	**Costo originario**	**Fondo ammortamenti e svalutazioni**	**Valori netti**
Costi di impianto e di ampliamento						
Spese di costituzione e aumento di capitale	2.167	2.031	136	2.231	2.116	115
Spese di ampliamento	1.845	1.733	112	530	408	122
	4.012	**3.764**	**248**	**2.761**	**2.524**	**237**
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
Spese di ricerca e sviluppo	98.915	76.896	22.019	106.516	79.989	26.527
Spese di pubblicità	930	928	2	930	930	0
	99.845	**77.824**	**22.021**	**107.446**	**80.919**	**26.527**
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.195	6.281	914	8.570	7.366	1.204
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	375.085	221.033	154.052	510.420	274.845	235.575
Avviamento	4.168	3.755	413	4.197	3.819	378
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Immobilizzazioni in corso	783.060	157	782.903	540.329	185	540.144
Acconti	252		252	44		44
	783.312	**157**	**783.155**	**540.373**	**185**	**540.188**
Altre	227.931	114.148	113.783	415.271	117.958	297.313
Differenza da consolidamento	51.891	45.443	6.448	55.349	49.123	6.226
Totale	**1.553.439**	**472.405**	**1.081.034**	**1.644.387**	**536.739**	**1.107.648**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 71.905.399mila euro, con una variazione in diminuzione di 11.318.824mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Come già indicato, ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto a effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nelle "Immobilizzazioni materiali in corso e acconti"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2005 per 70.624mila euro.

L'incremento dei contributi in conto capitale iscritti alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuali", è imputabile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero delle Infrastrutture, dall'Unione Europea e da Enti pubblici territoriali per un ammontare complessivo di 1.176.978mila euro.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie (3.856.525mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 1.276.410mila euro);
- TAV SpA, per i costi sostenuti per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (1.948.529mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 1.748.622mila euro);
- Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile (948.479mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 116.015mila euro);
- Centostazioni SpA (11.375mila euro) e Grandi Stazioni SpA (37.223mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 11.253mila euro) per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione;
- Ferrovie Real Estate SpA per i lavori in corso sulle officine (4.077mila euro);

L'incremento della voce "Acconti" è ricondubile alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (203.788mila euro), per anticipi versati agli appaltatori per la realizzazione delle opere sopra descritte.

L'incremento dei contributi in conto capitale della voce "Immobilizzazioni in corso" ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero delle Infrastrutture, dall'Unione Europea e da Enti pubblici territoriali è imputabile a TAV SpA (1.748.622mila euro), a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.046.410mila euro), a Trenitalia SpA (116.015mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (11.253mila euro), per realizzare gli investimenti sulla rete AV/AC, sulla rete tradizionale, sul materiale rotabile e sulle valorizzazioni dei complessi di stazioni.

In merito ai contributi sopra esposti, si precisa che i crediti per contributi conto impianti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (1.233.875mila euro) ricevuti in base alla Legge Finanziaria 2006 e verso il Ministero delle Infrastrutture (24.024mila euro), sono

stati iscritti dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per competenza in contropartita della posta "Acconti" del passivo patrimoniale e portati gradualmente in riduzione del valore dei cespiti. In particolare, tali contributi sono stati iscritti alla corrispondente voce delle "Immobilizzazioni in corso e acconti" per 444.351mila euro, e a riduzione dei cespiti per 300.921mila euro.

E' da evidenziare inoltre che, secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura sono una componente dell'investimento ammortizzabile. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha quindi portato gli oneri finanziari sui prestiti contratti, per un valore complessivo pari a 267.792mila euro (di cui relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti - già Infrastrutture SpA - per 214.525mila euro e prestiti contratti con Bei, acquisiti con la scissione per 53.267mila euro), a incremento del valore dei seguenti *asset*:

- dell'Alta Velocità Roma-Gricignano, Torino-Novara, Nodo di Roma e Modena –Bologna acquisiti nel corso dell'anno 2006 in forza delle operazioni di scissione;
- del Nodo di Firenze, adeguamento della Firenze-Roma, e del Nodo di Milano, sistema AC/AV dell'Asse Torino-Milano-Napoli in corso di costruzione, a committenza diretta.

Si segnala, invece, che TAV SpA non ha proceduto alla capitalizzazione degli interessi passivi sul finanziamento erogato dalla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA), in quanto la Legge Finanziaria 2006 ha disposto che la copertura degli interessi deve avvenire non più tramite aumenti di capitale sociale, ma attraverso la corresponsione di contributi in conto esercizio.

La colonna "Riclassifiche e altre variazioni" comprende:

- i trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, nonché i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze;
- la variazione del perimetro di consolidamento, relativamente al valore dei cespiti iscritti nei bilanci al 31 dicembre 2005 delle società Cemat SpA e SGT SpA, entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio 2006 (di cui 94.772mila euro come costo originario e 61.639mila euro come fondo ammortamento).

La colonna "Accollo da parte dello Stato" accoglie l'iscrizione dei contributi in conto capitale fatta registrare da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA a seguito dell'accollo del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) da parte dello Stato, come già ampiamente descritto nella Relazione sulla Gestione. A seguito di tale operazione, infatti, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha iscritto:

- contributi in conto impianti della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" per 4.762.266mila euro, relativi ai beni acquisiti attraverso le scissioni relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna, di cui 50.599mila euro derivanti dall'aggio di emissione di parte del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) e dei relativi Aggi di emissione sottostanti i *Project Loan Tranche* n. 6 e 11;
- contributi in conto impianti della voce "Immobilizzazioni in corso" per 230.000mila euro, inerenti il finanziamento dei progetti di investimento di diretta committenza in corso di realizzazione;

- riduzione dei suddetti contributi in conto impianti per 2.234mila euro inerente la cancellazione del crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per gli interessi maturati fino al 30 settembre 2006;
- riclassifica dalla voce "Altre immobilizzazioni immateriali" alla voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" di 5.588mila euro, come già evidenziato nel commento delle immobilizzazioni immateriali;
- riclassifica di 25.204mila euro alla voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" dalla voce "Disaggi sui prestiti", per il disaggio di emissione di competenza dei prestiti obbligazionari sottostanti i *Project Loan Tranche* n. 1, 2, 3, 4, acquisiti a seguito delle scissioni delle tratte Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna, considerato come un onere connesso al finanziamento avente stessa natura delle commissioni capitalizzate.

Analogamente, TAV SpA ha registrato:

- contributi in conto impianti della voce "Immobilizzazioni in corso" per 8.068.630mila euro, a fronte dei lavori effettuati sull'AV/AC per le tratte ancora da completare, di cui 60.297mila euro derivanti dall'aggio di emissione di parte del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA);
- riclassifica di 6.504mila euro dalla voce "Altre immobilizzazioni immateriali" alla voce "Immobilizzazioni in corso", come già evidenziato nel commento a tale voce.
- riclassifica di 29.912mila euro alla voce "Immobilizzazioni in corso" dalla voce "Disaggi sui prestiti" per il disaggio di emissione di competenza dei prestiti obbligazionari sottostanti i *Project Loan Tranche*.

Nella colonna "Variazioni da scissione", infine, sono evidenziati gli effetti delle operazioni di scissione già ampiamente illustrate nella Relazione sulla gestione. In particolare:

- trasferimento dalla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" alla voce "Immobili di trading" di 4.465mila euro a seguito delle due citate operazioni di scissione parziale da parte di Ferrovie Real Estate SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di Ferrovie Real Estate SpA;
- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 4.317.258mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo d'azienda relativo al 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano della tratta AV/AC Roma-Napoli;
- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 4.376.424mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo d'azienda Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano;
- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Rimanenze – materie prime, sussidiarie e di consumo" di 1.710mila euro a seguito della sopra menzionata scissione della tratta AV/AC Roma-Gricignano;

- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 243.603mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo d'azienda relativo a una porzione del secondo lotto funzionale Modena Est – Bologna della tratta ferroviaria AV/AC Milano-Bologna.

Gli ammortamenti imputati nel periodo sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2006 applicando le stesse aliquote adottate nell'esercizio precedente, a esclusione dell'infrastruttura ferroviaria e portuale, i cui ammortamenti sono stati calcolati in base ai nuovi criteri di calcolo illustrati nella sezione relativa ai criteri di valutazione. L'effetto sul conto economico dell'applicazione del nuovo criterio di calcolo degli ammortamenti è pari a 594.357mila euro. Il diverso calcolo non ha effetto sul risultato di esercizio, poiché gli ammortamenti sono interamente neutralizzati dall'utilizzo del fondo integrativo del fondo ristrutturazione.

Inoltre, per la rete AV/AC, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha tenuto conto di quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2006 che prevede l'inizio della rilevazione degli ammortamenti a partire dal periodo successivo a quello in cui viene effettuato il pre-esercizio; pertanto, nell'esercizio 2006 non ha effettuato alcuna imputazione degli ammortamenti relativi al sistema AV/AC. Si precisa comunque che, stante la contenuta operatività in questa fase iniziale di attività dell'AV/AC, la stima dei teorici ammortamenti 2006 conduce a impatti relativamente non significativi per il periodo in esame (15.322mila euro).

Si precisa che per il valore del costo ammortizzato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel 2006 è pari a circa 25 miliardi di euro e ha tenuto conto del valore residuo dei terreni pari a circa 13 miliardi di euro, di quello del corpo stradale pari a circa 11 miliardi di euro e del costo netto dell'AV/AC pari a circa 4 miliardi di euro che nel 2006 è in pre-esercizio.

Infine, sempre a seguito della nuova modalità di calcolo degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha operato una riclassifica di 41.062mila euro dal fondo svalutazione della voce "Immobilizzazioni in corso" al fondo ammortamento della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale". Il fondo svalutazione includeva gli stanziamenti effettuati negli esercizi precedenti, in luogo degli ammortamenti, per i beni già in esercizio ma ancora inclusi tra le "Immobilizzazioni in corso", in attesa del completamento delle necessarie formalità tecnico-amministrative.

TABELLA 1. COSTO ORIGINARIO

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche ed altre variazioni	Accollo da parte dello Stato	Variazioni da scissione	Valori al 31.12.2006
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale							
Costo storico	66.307.025	85.706	(98.582)	5.903.492	30.792	9.030.406	81.258.839
Contributi in conto impianti	(24.608)	(1.177.271)		(626.779)	(4.760.032)	(116.441)	(6.705.131)
	66.282.417	**(1.091.565)**	**(98.582)**	**5.276.713**	**(4.729.240)**	**8.913.965**	**74.553.708**
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario							
Costo storico	9.401.721	35.746	(11.703)	897.359			10.323.123
Contributi in conto impianti	(204.080)	(7.866)		(86.695)			(298.641)
	9.197.641	**27.880**	**(11.703)**	**810.664**	**0**	**0**	**10.024.482**
Attrezzature industriali e commerciali							
Costo storico	567.246	4.172	(6.110)	76.065			641.373
Contributi in conto impianti		(53)		(455)			(508)
	567.246	**4.119**	**(6.110)**	**75.610**	**0**	**0**	**640.865**
Altri beni							
Costo storico	485.134	8.195	(5.263)	136.908			624.974
Contributi in conto impianti	(370)	(30.944)		(371)			(31.685)
	484.764	**(22.749)**	**(5.263)**	**136.537**	**0**	**0**	**593.289**
Immobilizzazioni in corso e acconti							
Immobilizzazioni in corso							
Costo storico	32.191.906	6.800.758	(29.502)	(6.675.384)	36.416	(9.036.582)	23.287.612
Contributi in conto impianti	(1.262.988)	(2.922.300)	807	646.456	(8.298.630)	116.441	(11.720.214)
Acconti	785.153	203.788	(216.217)	(227.182)			545.542
	31.714.071	**4.082.246**	**(244.912)**	**(6.256.110)**	**(8.262.214)**	**(8.920.141)**	**12.112.940**
Totale	**108.246.139**	**2.999.931**	**(366.570)**	**43.869**	**(12.991.454)**	**(6.176)**	**97.925.284**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 2. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche ed altre variazioni	Valori al 31.12.2006
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
Ammortamenti	20.928.813	488.616	(15.751)	37.819	21.439.497
Svalutazioni	168.482				168.482
	21.097.295	**488.616**	**(15.751)**	**37.819**	**21.607.979**
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
Ammortamenti	2.015.751	430.344	(22.803)	58.555	2.481.847
Svalutazioni	1.118.120		12.202	(2.596)	1.127.726
	3.133.871	**430.344**	**(10.601)**	**55.959**	**3.609.573**
Attrezzature industriali e commerciali					
Ammortamenti	367.380	15.824	(4.681)	4.760	383.283
Svalutazioni	74				74
	367.454	**15.824**	**(4.681)**	**4.760**	**383.357**
Altri beni					
Ammortamenti	362.782	40.701	(4.490)	3.754	402.747
Svalutazioni	4.927		(18)		4.909
	367.709	**40.701**	**(4.508)**	**3.754**	**407.656**
Immobilizzazioni in corso e acconti					
Immobilizzazioni in corso					
Svalutazioni	44.283	15	(3.222)	(41.061)	15
Acconti					
Svalutazioni	11.305				11.305
	55.588	**15**	**(3.222)**	**(41.061)**	**11.320**
Totale	**25.021.917**	**975.500**	**(38.763)**	**61.231**	**26.019.885**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 3. VALORI NETTI

	31.12.2005			31.12.2006		
Immobilizzazioni immateriali	**Costo originario**	**Fondo ammortamenti e svalutazioni**	**Valori netti**	**Costo originario**	**Fondo ammortamenti e svalutazioni**	**Valori netti**
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	**66.282.417**	**21.097.295**	**45.185.122**	**74.553.708**	**21.607.979**	**52.945.729**
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	**9.197.641**	**3.133.871**	**6.063.770**	**10.024.482**	**3.609.573**	**6.414.909**
Attrezzature industriali e commerciali	**567.246**	**367.454**	**199.792**	**640.865**	**383.357**	**257.508**
Altri beni	**484.764**	**367.709**	**117.055**	**593.289**	**407.656**	**185.633**
Immobilizzazioni in corso e acconti						
Immobilizzazioni in corso	30.928.918	44.283	30.884.635	11.567.398	15	11.567.383
Acconti	785.153	11.305	773.848	545.542	11.305	534.237
	31.714.071	**55.588**	**31.658.483**	**12.112.940**	**11.320**	**12.101.620**
Totale	**108.246.139**	**25.021.917**	**83.224.222**	**97.925.284**	**26.019.885**	**71.905.399**

Valori in migliaia di euro

Al 31 dicembre 2006 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, da alienare ai sensi della legge n.560/93, per i quali, sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto, e con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno a Eurofima, come indicato nei conti d'ordine.

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti.

Si precisa che le rivalutazioni riguardano le società Sita SpA, FS Cargo SpA e Cemat SpA; le variazioni sono da attribuirsi a Cemat SpA (società entrata nell'area di consolidamento nel 2006) e a Sita SpA per la cessione dei beni cui si riferiscono tali rivalutazioni.

TABELLA 4. RIVALUTAZIONI EX LEGE AL LORDO DEGLI AMMORTAMENTI

Tipologia di bene	Al 31.12.2005				Variazioni 2006	Al 31.12.2006
	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	Totale	Totale Rivalutazioni
Terreni	1	1				2
Fabbricati industriali	115	580	728	6.194		7.617
Fabbricati civili	1	2	1			4
Gru/Elevatori					1.154	1.154
Officine meccaniche	14	44				58
Mobili e attrezzature	24	92			4	120
Macchine da ufficio		1				1
Autobus di linea		45			(32)	13
Totale	**155**	**765**	**729**	**6.194**	**1.126**	**8.969**

Valori in migliaia di euro

Al riguardo, vanno altresì menzionate le rivalutazioni operate da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ai sensi dell'art. 55 della legge 449/97 per adeguare il valore dei cespiti ai valori di perizia all'atto del conferimento di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA alla Capogruppo.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 596.684mila euro con una variazione in diminuzione di 56.499mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 500.105mila euro con una variazione in aumento di 49.583mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

La voce ammonta a 202mila euro e si è movimentata come segue:

	Valori al 31.12.2005	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2006
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
SAP Srl in liquidazione	3.053	490			3.543
Sve Rail Italia Srl	246				246
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20	8			28
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	20				20
Grandi Stazioni Edicole Srl	20				20
Tevere TPL Scarl	5		(5)		0
Cemat Est SA	0	2			2
Totale (a)	**3.364**	**500**	**(5)**		**3.859**
Fondo svalutazione					
SAP Srl in liquidazione	3.053	0		490	3.543
Sve Rail Italia Srl	28	76			104
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	0	8			8
Cemat Est SA		2			2
Totale (b)	**3.081**	**86**	**0**	**490**	**3.657**
Valore netto					
SAP Srl in liquidazione	0				0
Sve Rail Italia Srl	218	(76)			142
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	20				20
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	20				20
Grandi Stazioni Edicole Srl	20				20
Tevere TPL Scarl	5		(5)		0
Cemat Est SA	0	0			0
Totale (a - b)	**282**	**414**	**(5)**	**(490)**	**202**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2006 risultano ancora non operative o in liquidazione.

La variazione in aumento riguarda:

- il versamento a fondo perduto alla società Sap Srl in liquidazione di 490mila euro effettuato nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo, interamente svalutato mediante riclassifica dal fondo oneri su partecipazioni, appositamente accantonato e corrispondente al valore del patrimonio netto negativo della società (6.668mila euro);
- il valore di carico di Cemat Est SA, controllata di Cemat SpA, società non operativa, che è stato completamente svalutato per le perdite rilevate nel 2006.

La variazione in diminuzione è relativa:

- alla società Tevere TPL Scarl che, avendo iniziato l'operatività nel corso dei primi mesi del 2006, è stata consolidata per la prima volta con il metodo integrale e, pertanto, il valore di carico della partecipazione è stato eliminato contro il patrimonio netto della stessa;

- all'accantonamento al fondo svalutazione partecipazioni operato da Trenitalia SpA sulla controllata Sve Rail Italia Srl (76mila euro) per allinearne il valore del patrimonio netto al 31 dicembre 2006, tenuto conto che, nel corso del 2007, è prevista una fusione per incorporazione di tale società in Trenitalia SpA.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

La voce "Partecipazioni in imprese collegate" ammonta a 310.330mila euro e si è movimentata come segue:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Artesia Sas	179	163	16
ATI Rom	78	78	0
B.B.T. SE SpA	53.200	32.107	21.093
Cemat SpA	0	16.731	(16.731)
CIS - Cesar Information Service Scrl	26	0	26
Cisalpino AG	65.739	63.104	2.635
Combimed SA	13	0	13
East Rail Srl	57	43	14
Eurogateway Srl	421	0	421
Ferrovie Nord Milano SpA	32.959	31.592	1.367
Friuli Terminal Gate SpA	87	0	87
Hannibal SpA	1.417	1.194	223
ISFORT SpA	932	1.049	(117)
Logistica SA	24	0	24
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	96.654	56.544	40.110
MTO - Modena Terminal Operator Srl	0	56	(56)
Novatrans Srl	40	0	40
Padova Container Service Srl	607	0	607
Pol Rail Srl	1.999	1.897	102
Port Multimodal Services Srl in liquidazione	0	6	(6)
Porta Sud SpA	188	180	8
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	656	150	506
SGT SpA	0	449	(449)
Sideuropa Srl	475	340	135
Sinter Intermodal Services SpA	798	798	0
Società Alpe Adria SpA	288	288	0
Sodai SpA	6.995	6.891	104
Terminal Tremestieri Srl	283	0	283
TILO SA	674	640	34
T.R.W. SA	1.679	0	1.679
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	34.995	35.741	(746)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	2.946	3.088	(142)
Wisco SpA	5.921	6.554	(633)
Totale	**310.330**	**259.683**	**50.647**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel corso dell'esercizio 2006 derivano, oltre che da incrementi e decrementi delle partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto, dalle seguenti operazioni:

- incremento del valore della partecipazione nella BBT SE SpA a seguito del:
  - conferimento della partecipazione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA alla neo costituita società Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB), effettuato al valore risultante dalla relazione peritale di cui all'art. 2343 c.c., che ha comportato una rivalutazione della partecipazione per 11.093mila euro;
  - versamento di 10.000mila euro da parte della TFB portato a incremento delle riserve;
- incremento del valore della partecipazione nella LTF Lyon Turin Ferroviarie Sas per 40.110mila euro, a fronte del versamento della quota parte del fabbisogno periodico di competenza di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, relativa alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino;
- decremento del valore della partecipazione nella Port Multimodal Services Srl in liquidazione per effetto della liquidazione avvenuta il 27 dicembre 2006;
- decremento della partecipazione nella MTO – Modena Terminal Operator Srl per il trasferimento della stessa nella voce "Partecipazioni in imprese collegate" dell'attivo circolante, come meglio specificato in seguito;
- decremento delle partecipazioni in Cemat SpA e SGT SpA che, come già precedentemente illustrato, vengono consolidate con il metodo integrale e non più con quello del patrimonio netto;
- sottoscrizione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del capitale sociale della Quadrante Europa Terminal Gate SpA per 600mila euro;
- acquisto, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana, di una quota pari al 33,33% del capitale sociale della società Terminal Tremestieri Srl per 300mila euro, pari a un terzo del valore nominale del capitale sociale della società stessa;
- inclusione nella valutazione a patrimonio netto delle collegate di Cemat SpA, CIS – Cesar Information Service Srl, Combimed SA, Eurogateway Srl, Friuli Terminal Gate SpA, Novatrans Srl, Padova Container Service Srl e T.R.W. SA;
- riduzione dei patrimoni netti per effetto della distribuzione di dividendi da parte di TSF SpA (4.038mila euro), Pol Rail Srl (300mila euro) e Sideuropa Srl (30mila euro).

Il maggior valore di carico delle partecipazioni in imprese collegate rispetto al loro patrimonio netto contabile "pro-quota", costituito dal residuo "excess cost" da ammortizzare, è il seguente:

Società	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Cemat SpA	0	729	(729)
Hannibal SpA	700	1.050	(350)
Totale	**700**	**1.779**	**(1.079)**

Valori in migliaia di euro

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

La voce "Partecipazioni in altre imprese" ammonta a 189.573mila euro e si è movimentata come segue:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Autolinee Chianti Valdarno	17	17	0
Autolinee Mugello Val di Sieve	16	16	0
BCC Bureau Central de Clearing	7	7	0
BoxXpress.de GmbH	38	38	0
Centro Merci Orte SpA	52	52	0
CEPIM Parma SpA	195	195	0
CIM SpA	329	289	40
Co.Tr.A.B	184	184	0
CO.TR.A.P.	652	652	0
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	72	72	0
Consorzio ETL	10	10	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti IRAQ	400	400	0
Consorzio Train	27	27	0
Consorzio Unico Campania - (già Consorzio Napolipass)	37	37	0
Etruria Mobilità Scarl	8	8	0
Eurofima SpA	133.325	133.325	0
Eurogateway Srl	0	75	(75)
Eurolink SpA	32	0	32
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	421	444	(23)
Firenze Parcheggi SpA	427	427	0
Gestione Servizi Interportuali Srl	77	77	0
Hit Rail B.V.	96	96	0
HUPAC SpA	111	0	111
HUPAC SA	520	0	520
Intercontainer Interfrigo ICF	1.506	3.329	(1.823)
Interporti Merci Padova SpA	316	316	0
Interporto A. Vespucci SpA	129	129	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM SpA	89	89	0
Interporto Bologna SpA	204	204	0
Interporto Torino SpA	206	206	0
Interporto Trento SpA	0	28	(28)
Kombi Dan AS	30	0	30
Novatrans SA	169	0	169
PiùBus Scarl	10	10	0
Quadrante Servizi	33	33	0
Ralpin AG	20	20	0
S.I.A.	19	0	19
Stretto di Messina SpA	49.683	49.683	0
Tecnoalimenti Scpa	26	0	26
U.I.R.R.	19	0	19
Altre	61	61	0
Totale	**189.573**	**190.556**	**(983)**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni più significative riguardano:

- la vendita, da parte di Trenitalia SpA, della partecipazione in Interporto Trento SpA, avvenuta il 18 luglio 2007, al prezzo di 110mila euro, con una plusvalenza di 82mila euro;
- la riduzione del valore della partecipazione nella Intercontainer Interfrigo ICF, a seguito dell'accantonamento al fondo svalutazione partecipazioni effettuato da Trenitalia SpA per allinearne il valore del patrimonio netto, tenuto conto del perdurare delle difficoltà di posizionamento sul mercato da parte della società;
- l'incremento del valore delle partecipazioni, derivante principalmente dalle partecipazioni minoritarie detenute da Cemat SpA, entrata nell'area di consolidamento nel 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a 93.664mila euro, con una variazione in diminuzione di 108.206mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

VERSO ALTRI

La voce ammonta a 93.664mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	2.127	2.127	0
Mutui al personale	146	149	(3)
Crediti d'imposta su TFR	1.133	1.741	(608)
Depositi cauzionali	12.292	10.729	1.563
Crediti v/società Euterpe	60.093	65.599	(5.506)
Crediti verso Societè Generale	11.294	0	11.294
Crediti diversi	6.579	121.525	(114.946)
Totale	**93.664**	**201.870**	**(108.206)**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 872mila euro ed è attribuibile a Grandi Stazioni SpA.

Il credito vantato dalla Capogruppo verso la società Euterpe Finance è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, perfezionatasi nel 2004, e rappresenta il "Deferred purchase price" (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui la Capogruppo ha incassato l'*Initial purchase price*) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2006 per l'operazione di "interest rate swap" collegata all'operazione di cartolarizzazione. Nel corso dell'esercizio, il credito si è incrementato degli interessi attivi maturati nell'anno (12.428mila euro) e decrementato per la

quota parte degli interessi che Euterpe Finance ha rimborsato alla Capogruppo (17.933mila euro) a seguito del rimborso da parte dell'Erario dei crediti Iva 1996 e 1997. Si precisa che le condizioni e le obbligazioni derivanti dal contratto risultano immutate rispetto a quelle dettagliate nel bilancio al 31 dicembre 2005.

E' da segnalare inoltre che il credito verso la Société Générale è attribuibile alla Capogruppo (7.273mila euro) e alla TAV SpA (4.021mila euro) ed è da porre in relazione all'operazione "interest rate swap" correlata alla cessione dei crediti Iva, già menzionata nella Relazione sulla Gestione, ed è relativo agli interessi maturati dal giorno successivo alla data dell'operazione (8 marzo 2006) fino alla data in cui l'Agenzia delle Entrate ha notificato la disposizione di pagamento dei crediti Iva suddetti.

Le sopramenzionate operazioni di cessione dei crediti, con le connesse implicazioni contrattuali, rappresentano, nella sostanza, anticipazioni finanziarie garantite da crediti verso l'Erario.

La riduzione della voce "Creditori diversi" rispetto all'esercizio precedente è imputabile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (114.109mila euro), per lo svincolo del pignoramento promosso su istanza di un fornitore (Gruppo COSIAC).

Si precisa infine che nella voce "Crediti diversi" è compreso un conto corrente bancario vincolato intrattenuto da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino per 550mila euro iscritto, precedentemente, alla voce "Depositi bancari e postali". Per una migliore allocazione di tali conti, la stessa riclassifica è stata operata sui saldi al 31 dicembre 2005.

Immobilizzazioni finanziarie: altri titoli

La voce è interamente attribuibile alla società TX Logistik AG e si riferisce a titoli obbligazionari.

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Altri titoli non quotati	2.915	791	2.124
Totale	**2.915**	**791**	**2.124**

Valori in migliaia di euro

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.624.138mila euro con una variazione in diminuzione di 82.027mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Esse sono così composte:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Materie prime, sussidiarie e di consumo	956.792	922.890	33.902
Fondo svalutazione	(149.470)	(103.000)	(46.470)
Variazioni da scissione	1.710	0	1.710
Valore netto	**809.032**	**819.890**	**(10.858)**
Lavori in corso su ordinazione	31.909	35.762	(3.853)
Fondo svalutazione	(352)	(778)	426
Valore netto	**31.557**	**34.984**	**(3.427)**
Prodotti finiti e merci	116	123	(7)
Fondo svalutazione		0	0
Valore netto	**116**	**123**	**(7)**
Acconti	**3.582**	**3.856**	**(274)**
Cespiti radiati da alienare	73.093	82.485	(9.392)
Fondo svalutazione	(45.827)	(41.590)	(4.237)
Valore netto	**27.266**	**40.895**	**(13.629)**
Immobili e terreni Trading	748.120	806.417	(58.297)
Variazioni da scissione	4.465		4.465
Valore netto	**752.585**	**806.417**	**(53.832)**
Totale	**1.624.138**	**1.706.165**	**(82.027)**

Valori in migliaia di euro

La variazione delle "Materie prime, sussidiarie e di consumo" è dovuta principalmente all'effetto combinato dell'incremento delle giacenze della società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (23.075mila euro) e del decremento delle giacenze di Trenitalia SpA (34.364mila euro).

Infatti, nel corso dell'anno RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha incrementato gli acquisti di materiale destinato agli impianti elettrici, all'armamento e agli investimenti e ha iscritto l'importo di 1.710mila euro relativo a materiale d'armamento trasferito dalla società TAV SpA a seguito della scissione della tratta Roma-Gricignano.

Per quanto riguarda Trenitalia SpA il decremento delle giacenze deriva principalmente dall'effetto combinato dei maggiori acquisti di materiali per il magazzino (12.236mila euro) e dell'accantonamento al fondo svalutazione effettuato per adeguare il valore delle rimanenze (46.600mila euro). Nel corso del 2006, Trenitalia SpA ha infatti ridefinito l'indice di copertura da comparare alle giacenze di fine esercizio. In particolare sono state ridetermi-

nate le coperture medie del magazzino ricambi sulla base dei consumi degli ultimi cinque esercizi, dando priorità, non tanto alla stratificazione temporale dei magazzini, quanto all'impiego dei materiali stessi. Ad ogni categoria sono state applicate percentuali diverse di svalutazione determinate sulla base della considerazione del rischio di obsolescenza. Il criterio adottato, se da un lato ha portato a un aumento degli accantonamenti necessari, dall'altro ha impedito di applicare svalutazioni eccessive su codici di materiali che, per loro natura, hanno consumi sporadici. Per il magazzino dei materiali riparabili, il criterio adottato si è basato, da un lato, sull'esigenza di azzerarne il valore al termine della vita utile dei rotabili cui si riferiscono (svalutazione rispetto al piano di dismissione), dall'altro sull'usura legata al loro impiego.

Si precisa inoltre che è stata operata una riclassifica, da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, dal fondo adeguamento valore scorte iscritto nel passivo alla voce "Fondo per altri rischi e oneri" a fronte della stima effettuata delle scorte da radiare o svalutare (7.593mila euro).

Si segnala, infine, che la voce "Materie prime, sussidiarie e di consumo", comprende 1.165mila euro relative alle rimanenze iniziali delle società Cemat SpA (1.163mila euro) e SGT SpA (2mila euro), consolidate a partire dal corrente esercizio.

La variazione della voce "Lavori in corso su ordinazione" è dovuta principalmente al decremento delle rimanenze fatto registrare da Trenitalia SpA (3.197mila euro) dovuto al completamento dei lavori di ristrutturazione eseguiti.

La voce "Cespiti radiati da alienare" al netto del fondo svalutazione, registra un decremento di 13.629mila euro ed è riconducibile essenzialmente all'effetto combinato:

- delle dismissioni di materiale rotabile (2.314mila euro) fatto registrare da Trenitalia SpA a fronte delle quali è stato utilizzato il fondo svalutazione (1.724mila euro);
- dell'accantonamento prudenziale di 5.961mila euro effettuato da Trenitalia SpA, di cui 3.140mila euro per la quota non coperta dall'assicurazione relativa al rotabile ETR n.17 incidentato nel corso dell'esercizio;
- degli incrementi del materiale rotabile radiato da alienare (1.124mila euro) registrati sempre da Trenitalia SpA;
- della riclassifica per la vendita di un immobile dalla società Ferservizi SpA (8.126mila euro) a Ferrovie Real Estate SpA che trova analogo incremento nella voce "Immobili e terreni trading".

Il decremento della voce "Immobili e terreni trading", riferibile interamente a Ferrovie Real Estate SpA, è dovuto essenzialmente alle vendite dell'esercizio (63.998mila euro), alla citata operazione di scissione del 24 gennaio 2006 a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (99.922mila euro) e a quella del 4 agosto 2006 da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a favore di Ferrovie Real Estate SpA (104.387mila euro) e agli investimenti di periodo (13.843mila euro), che comprendono anche l'acquisto di un immobile dalla società Ferservizi SpA come sopra menzionato (8.126mila euro).

La variazione di tale voce sconta, inoltre, una svalutazione effettuata mediante utilizzo diretto del "fondo oneri e perdite patrimoniali" a seguito della mancata allocazione di alcuni lavori sugli immobili (6.676mila euro).

Crediti

La posta ammonta a 9.469.504mila euro con una variazione in aumento di 6.244mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.342.613mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Clienti ordinari	851.364	922.447	(71.083)
Amministrazioni dello Stato	127.986	147.008	(19.022)
Ferrovie Estere	104.548	133.503	(28.955)
Ferrovie in concessione	46.591	29.223	17.368
Agenzie e altre aziende di trasporto	21.697	25.240	(3.543)
Crediti da Contratto di Servizio	1.190.427	1.373.185	(182.758)
Totale	**2.342.613**	**2.630.606**	**(287.993)**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 4.173mila euro e si riferisce a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Il decremento della voce "Crediti verso clienti ordinari" (71.083mila euro) è dovuto, principalmente, all'effetto combinato dei:

- minori crediti di Ferrovie Real Estate SpA (72.259mila euro) connessi principalmente alle minori vendite effettuate nel 2006;
- minori crediti di Sita SpA (29.030mila euro), contrapposti ai maggiori crediti di Tevere TPL Scarl (23.970mila euro) a seguito del trasferimento dell'attività svolta verso l'azienda ATAC di Roma;
- minori crediti di Fercredit SpA (45.783mila euro);
- maggiori crediti di Cemat SpA, entrata quest'anno nell'area di consolidamento (32.841mila euro);
- maggiori crediti di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, vantati verso la Cassa Conguaglio Settore Elettrico a fronte del contributo per il sostegno del regime tariffario speciale e verso terzi per la gestione immobiliare (16.381mila euro).

La voce "Amministrazioni dello Stato" è ascrivibile essenzialmente:

- ad Ecolog SpA (58.230mila euro) per il credito vantato nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania" per i servizi di trasporto di rifiuti;
- a Trenitalia SpA (35.708mila euro) per servizi integrati;
- ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (22.997mila euro) a seguito principalmente dei rapporti intercorsi verso il Comune di Torino (7.099mila euro) e verso il Ministero degli Interni (4.022mila euro).

Si segnala, inoltre, che per l'esercizio 2005 i crediti verso le Regioni per Contratto di servizio pubblico (429.471mila euro) sono stati riclassificati dalla voce "Amministrazioni dello Stato" alla voce "Crediti da Contratto di Servizio".

La voce "Crediti da Contratto di Servizio" si riferisce interamente a Trenitalia SpA per i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso le Regioni a Statuto ordinario per Contratto di servizio pubblico. Il suo decremento è connesso principalmente:

- ad un decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze a seguito del pagamento di 796.978mila euro parzialmente compensato dai crediti maturati per i servizi resi nel 2006 (366.933mila euro), e per l'Iva sulle fatture emesse (73.422mila euro);
- ad un incremento di 168.739mila euro dei crediti verso alcune Regioni a Statuto Ordinario a causa della riduzione dei pagamenti da esse effettuati per i Contratti di Servizio pubblico.

Si segnala che, a seguito della mutata natura da contributo a corrispettivo, di quanto riconosciuto dallo Stato a fronte dei Contratti di Servizio Pubblico 2004-2006, i crediti vantati da Trenitalia SpA verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per Contratto di Servizio Pubblico sono stati iscritti alla voce "Crediti da Contratto di Servizio" mentre negli esercizi precedenti erano iscritti alla voce "Crediti verso altri". Per rendere omogenei i dati messi a confronto sono stati riclassificati anche i saldi relativi al 31 dicembre 2005 per un valore di 943.714mila euro. Per una migliore esposizione, è stato riclassificato in tale voce anche il saldo dei crediti verso le Regioni al 31 dicembre 2005 per 429.471mila euro, come sopra indicato.

Verso imprese controllate

La voce ammonta a 5.865mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commerciali	5.865	5.862	3
Totale	**5.865**	**5.862**	**3**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

Trattasi di crediti derivanti da rapporti di natura commerciale verso la controllata SAP Srl, in liquidazione.

Verso imprese collegate

La voce ammonta a 43.241mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commerciali	41.908	64.992	(23.084)
Finanziari:			
Finanziamenti	1.250	200	1.050
Altri			
Diversi	83	112	(29)
Totale	**43.241**	**65.304**	**(22.063)**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti di importo più significativo riguardano rapporti di natura commerciale intrattenuti con le società Cisalpino AG (21.773mila euro), Viaggi e Turismo Marozzi Srl (8.575mila euro), Hannibal SpA (2.887mila euro), Pol Rail Srl (2.422mila euro) e TSF SpA (2.289mila euro).

I crediti finanziari sono relativi al finanziamento concesso da Trenitalia SpA alla società Logistica SA per esigenze finanziarie della sua partecipata Autostrada Ferroviaria Alpina Srl.

Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 3.637.488mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Iva	3.414.140	3.644.020	(229.880)
Irpeg/Ires	87.798	89.548	(1.750)
Irap	75.068	96.355	(21.287)
Altre	60.482	58.534	1.948
Totale	**3.637.488**	**3.888.457**	**(250.969)**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

I crediti per Iva più significativi riguardano la Capogruppo (2.999.066mila euro), TAV SpA (381.592mila euro), RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (15.305mila euro) e Trenitalia SpA (10.181mila euro).

I crediti per Irpeg/Ires più rilevanti si riferiscono alla Capogruppo (75.134mila euro), a TAV SpA (4.311mila euro) e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.422mila euro).

I crediti per IRAP riguardano essenzialmente TAV SpA (14.456mila euro) e Trenitalia SpA (53.676mila euro).

Per quanto riguarda i crediti per Iva relativi agli esercizi 1998 e 1999, smobilizzati attraverso le operazioni di cessione effettuate dalla Capogruppo e da TAV SpA con la Société Générale, si precisa che gli stessi sono stati interamente incassati nel corso dell'esercizio, rispettivamente per 411.542mila euro e per 244.864mila euro.

Inoltre, nel corso dell'esercizio, TAV SpA ha incassato il credito Iva dei primi tre trimestri degli anni 2002 e 2003, comprensivo della quota interessi, per 372.361mila euro;

Per i crediti Iva vantati dalla Capogruppo e da TAV SpA per gli esercizi 2000, 2001 e 2002, sono stati emessi, a fine esercizio 2006 e nei primi giorni del 2007, disposizioni di pagamento da parte dall'Agenzia delle Entrate, per un ammontare, rispettivamente di 548.546mila euro e di 305.627mila euro, comprensivi della quota interessi.

Si segnala, infine, che nella voce "Altre" sono iscritti crediti tributari per l'imposta di registro, comprensivi degli interessi legali maturati, versata da Trenitalia SpA all'atto di compravendita del ramo d'azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 – Finanziaria 2001 (59.210mila euro).

Imposte anticipate

La voce ammonta a 12.435mila euro ed è così dettagliata:

	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche e Altre variazioni	Valori al al 31.12.2006
Imposte anticipate	9.408	1.873	1.538)	2.203	11.946
Imposte anticipate di consolidamento	458	46	(15)		489
Totale	**9.866**	**1.919**	**(1.553)**	**2.203**	**12.435**

Valori in migliaia di euro

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.

La colonna "Riclassifiche e Altre variazioni" comprende i saldi al 31.12.2005 della società Cemat SpA, inclusa nell'area di consolidamento nel corso di questo esercizio (2.196mila euro).

Per altre informazioni inerenti la fiscalità differita, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 3.427.861mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Personale	22.499	23.368	(869)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	3.020.780	1.703.550	1.317.230
Altre Amministrazioni dello Stato	103.942	49.976	53.966
Ferrovie, Agenzie e altre aziende di trasporto	48.494	131.779	(83.285)
Operazioni di compravendita			
Con obbligo di retrocessione			
Pronti contro termine	70.565	691.376	(620.811)
Debitori diversi	161.581	263.115	(101.534)
Totale	**3.427.861**	**2.863.164**	**564.697**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 38.576mila euro e si riferisce alle società Cemat SpA e Italcontainer SpA per contributi Legge 166/2002 di cui la Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) ha erogato i fondi.

Si segnala che, come commentato nella voce "Crediti verso clienti", sono stati riclassificati i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze vantati da Trenitalia SpA in forza del Contratto di servizio pubblico 2004-2006 al 31 dicembre 2005 dai "Crediti verso Altri" ai "Crediti verso Clienti", per 943.714mila euro.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardano essenzialmente le somme dovute:

- alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in forza del Contratto di Programma (1.417.375mila euro) e per i contributi c/impianti previsti dalla Legge Finanziaria 2006 (1.233.875mila euro);
- alla società Trenitalia SpA in forza del Contratto di servizio pubblico per i residui crediti maturati al 31 dicembre 2003 (49.983mila euro).

L'incremento si riferisce, essenzialmente, all'effetto differenziale connesso:

- all'incasso da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dei crediti residui in forza del Contratto di Programma (198.134mila euro);
- alla sopra citata iscrizione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di crediti pari a 1.233.875mila euro per contributi in conto impianti per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie vantati sulla base della Legge Finanziaria 2006. Tali contributi, a partire da questo esercizio, sono stati iscritti per competenza in contropartita della posta Acconti del passivo patrimoniale;
- all'iscrizione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (101.037mila euro) e di TAV SpA (180.454mila euro) di crediti a copertura degli oneri finanziari sostenuti nell'ambito del programma di finanziamento del progetto AV/AC, previsti anch'essi dalla suddetta Legge Finanziaria.

I crediti verso Altre amministrazioni dello Stato riguardano essenzialmente:

- i contributi ex Legge 166/2002 riconosciuti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze su progetti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia con la modalità del combinato alle società Cemat SpA (34.449mila euro), Trenitalia SpA (10.497mila euro), Cargo Chemical SpA (3.666mila euro) e Italcontainer SpA (14.750mila euro). Si segnala che le società hanno iscritto i contributi al combinato relativi agli anni 2004 e 2005 e non hanno prudenzialmente iscritto gli analoghi contributi relativi al 2006 in quanto sono stati sollevati dubbi interpretativi riguardanti l'erogazione dei contributi stessi;
- i crediti verso Pubbliche amministrazioni di Sita SpA (21.770mila euro) essenzialmente per la copertura dei rinnovi contrattuali contratto collettivo nazionale di lavoro autoferrotranvieri;
- i crediti verso Pubbliche amministrazioni di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (9.519mila euro) per contributi in conto impianti erogati da Comuni, Regioni, Enti Pubblici (in particolare per l'attività di soppressioni passaggi a livello).

Il loro incremento è attribuibile principalmente all'inclusione nell'area di consolidamento della società Cemat SpA (41.481mila euro).

Il decremento della voce "Crediti verso le Ferrovie, Agenzie e altre aziende di trasporto" è attribuibile principalmente a Sita SpA (83.027mila euro) per effetto della estinzione delle partite creditorie verso i partners delle Associazioni temporanee d'impresa, a seguito del passaggio dei servizi urbani di Roma alla Tevere TPL Scarl.

Il decremento dei crediti per operazioni pronti contro termine deriva essenzialmente dai minori investimenti della Capogruppo (619.995mila euro).

La voce debitori diversi è così dettagliata:

Debitori diversi	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commercial paper	0	126.000	(126.000)
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	37.973	14.249	23.724
Ricavi da fatturare	5.762	8.373	(2.611)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	2.875	5.033	(2.158)
Crediti in corso di recupero	473	508	(35)
Altre partite	114.498	108.952	5.546
Totale	**161.581**	**263.115**	**(101.534)**

Valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione dei commercial paper è interamente attribuibile alla Capogruppo.

L'incremento della voce "Acconti a fornitori" è riconducibile essenzialmente alla controllata Trenitalia SpA per acconti corrisposti alle imprese fornitrici seguito della sottoscrizione dell'atto modificativo dell'Accordo Quadro Pulizie (26.629mila euro).

Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione

Trattasi di investimenti finanziari in pronti contro termine. Nella tabella seguente è riportata la situazione relativa alle prestazioni in essere al 31 dicembre 2006.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
Crediti verso altri - crediti verso Banche	70.565
Ratei attivi	24
Conto Economico:	
Proventi finanziari	6.659
Effetto sul patrimonio netto	
Prima delle imposte	6.926
Dopo le imposte	6.528
Effetto sul risultato di periodo	
prima delle imposte	6.659
Dopo le imposte	6.275

Valori in migliaia di euro

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce ammonta a 13.825mila euro con una variazione in aumento di 1.715mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Partecipazioni

La voce si è così movimentata nel corso dell'esercizio:

Società	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Partecipazioni in imprese collegate			
MTO - Modena Terminal Operator Srl	57	0	57
Totale	**57**	**0**	**57**

Valori in migliaia di euro

La voce si riferisce alla partecipazione in MTO - Modena Terminal Operator Srl trasferita da Italcontainer SpA all'attivo circolante in quanto destinata alla vendita e iscritta al valore del patrimonio netto rettificato al 31 dicembre 2005. Tale partecipazione è stata venduta il 22 gennaio del 2007 al prezzo di 50mila euro.

Altri titoli

La voce ammonta a 13.768mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Titoli Pubblici	2.778	2.778	0
Altri titoli non quotati	10.990	9.332	1.658
Totale	**13.768**	**12.110**	**1.658**

Valori in migliaia di euro

La posta è relativa a titoli pubblici rivenienti da rimborsi Irpeg, a obbligazioni a tasso variabile e a un fondo assicurativo, posseduti rispettivamente da Sogin Srl, Sita SpA e Cemat SpA.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 2.848.680mila euro con una variazione in aumento di 1.367.091mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Depositi bancari e postali	2.530.385	1.032.203	1.498.182
Assegni	191	735	(544)
Denaro e valori in cassa	49.690	55.637	(5.947)
Conti correnti di tesoreria	268.414	393.014	(124.600)
Totale	**2.848.680**	**1.481.589**	**1.367.091**

Valori in migliaia di euro

La voce "Depositi bancari e postali" si riferisce essenzialmente alla Capogruppo e comprende l'accredito avvenuto il 29 dicembre 2006 del netto ricavo del prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti (già infrastrutture SpA) per 2.179.858mila euro, per il quale sussiste il vincolo di destinazione al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Nei "Depositi bancari e postali" della società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni per 1.052mila euro, a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica. Tra le disponibilità liquide della società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA si evidenziano 26.299mila euro relativi a pignoramenti notificati alle banche per la stessa tipologia di contenzioso, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.

L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo (52.686mila euro), nonché quanto accreditato alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (215.727mila euro) dal medesimo Ministero per il Contratto di Programma 2006.

In tale voce, per la Capogruppo, sono altresì compresi i fondi vincolati al ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte avvenuta nel 1994 di cui alla legge 35/95, per un ammontare di 15.170mila euro.

Si segnala, infine, che la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha operato una riclassifica dalla voce "Depositi bancari e postali" al 31 dicembre 2005, alla voce "Crediti immobilizzati" per una più corretta allocazione di un conto corrente vincolato dedicato a un pignoramento, per 550mila euro, destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce ammonta a 26.011mila euro con una variazione in diminuzione di 47.805mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Disaggi di emissione	0	58.842	(58.842)
Ratei attivi			
Interessi attivi	2.465	488	1.977
Altri ratei attivi	436	611	(175)
	2.901	**1.099**	**1.802**
Risconti attivi			
Fitti passivi	1.501	1.767	(266)
Interessi passivi	753	241	512
Premi di assicurazioni	499	753	(254)
Canoni di *leasing*	168	23	145
Altri risconti attivi	20.189	11.091	9.098
	23.110	**13.875**	**9.235**
Totale	**26.011**	**73.816**	**(47.805)**

Valori in migliaia di euro

Il decremento della voce deriva dall'effetto combinato dell'incremento degli "Altri risconti attivi" di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA essenzialmente connessi al contratto che regola il diritto d'uso *Wind* per il periodo 2006 - 2021 (10.343mila euro) e a quello con Vodafone relativo al traffico *roaming* nazionale (7.955mila euro), e del decremento della voce "Disaggi di emissione" della società Tav SpA (58.842mila euro) a fronte dell'accollo da parte dello Stato di tutti gli oneri correlati alle operazioni di finanziamento poste in essere dalla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA), già precedentemente commentato.

Stato patrimoniale passivo

PATRIMONIO NETTO

Il Patrimonio Netto di Gruppo ammonta a 36.322.172mila euro, con una variazione negativa di 2.120.542mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nella tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2006.

Composizione del patrimonio netto	Saldo al 31.12.2005	Destinazione del risultato dell'esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2006
			Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Contributi dell'Unione Europea e di Enti Pubblici	2.712		85				2.797
Riserva da differenze da traduzione	1.306			(1.924)			(618)
Riserva da consolidamento	2.052		707				2.759
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	80.100	(472.203)			(69)		(392.172)
Risultato d'esercizio	(472.203)	472.203				(2.119.340)	(2.119.340)
Totale	**38.442.713**	**0**	**792**	**(1.924)**	**(69)**	**(2.119.340)**	**36.322.172**

Valori in migliaia di euro

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2006, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a 38.790.425.485 euro e non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2005.

Riserva Legale

La riserva legale pari a 10.424mila euro, risulta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva da contributi della UE e di Enti pubblici

L'incremento è stato determinato dall'inclusione nell'area di consolidamento della società Cemat SpA.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento passa da 2.052mila euro a 2.759mila euro e si incrementa per effetto dell'acquisizione dell'ulteriore quota di partecipazione da parte di FS Cargo SpA nel capitale della Cemat SpA che ha comportato l'inclusione nell'area di consolidamento della SGT SpA (121mila euro) e il consolidamento con il metodo del patrimonio netto delle collegate Padova Container Service Srl (272mila euro), Eurogateway Srl (174mila euro), T.R.W. SA (136mila euro) e Novatrans Srl (2mila euro).

Riserva da differenze di traduzione

La riserva da differenze di traduzione risulta negativa per 618mila euro, subendo una diminuzione di 1.924mila euro, dovuta alla fluttuazione del cambio del franco svizzero per le società Cisalpino AG e TILO SA.

Utili (perdite) a nuovo

Il valore riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

PROSPETTO DI RACCORDO AL 31.12.2006 E AL 31.12.2005 TRA IL PATRIMONIO NETTO E IL RISULTATO DELLA CAPOGRUPPO FERROVIE DELLO STATO SPA E IL PATRIMONIO NETTO E IL RISULTATO CONSOLIDATI

	31 dicembre 2006		31 dicembre 2005	
	Patrimonio netto	Risultato di esercizio	Patrimonio netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato SpA	**36.172.290**	**(1.937.482)**	**38.109.772**	**(544.271)**
Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni				
Quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	(1.792.135)	(2.096.680)	(534.911)	(502.867)
Elisione svalutazione partecipazioni	2.007.773	1.984.219	942.354	566.491
Storno dividendi	(5.029)	(91.326)	(5.029)	(52.899)
Totale	**210.608**	**(203.786)**	**402.414**	**10.725**
Altre rettifiche di consolidamento				
Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	12.512	10.079	13.285	7.719
Storno utili/perdite infragruppo	(289.982)	(60.415)	(229.544)	(27.505)
Ammortamento differenza di consolidamento	(49.096)	(1.928)	(45.415)	(29)
Storno imposte da consolidato fiscale	208.432	78.901	129.531	73.169
Altre	52.470	(4.709)	56.601	7.989
Totale	**(65.664)**	**21.928**	**(75.542)**	**61.343**
Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	**2.797**		**2.712**	
Riserva di consolidamento	**2.759**		**2.052**	
Riserva da differenze di traduzione	**(618)**		**1.306**	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**36.322.172**	**(2.119.340)**	**38.442.714**	**(472.203)**
Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	117.350		89.348	
Utile (perdita) di competenza dei terzi	3.859	3.859	7.222	7.222
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**121.209**	**3.859**	**96.570**	**7.222**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**36.443.381**	**(2.115.481)**	**38.539.284**	**(464.981)**

Valori in migliaia di euro

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a 28.911.922mila euro con una variazione in aumento di 146.466mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

	Saldo al 31.12.2005	Accanto-namenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2006
Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.722		(93)			2.629
Fondo imposte, anche differite	48.337	2.277	(204)	(26.576)	2.181	26.015
Fondo ristrutturazione industriale	59.369	276.000	(21.291)			314.078
Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	22.487.937		(467.533)		1.920.192	23.940.596
Fondo ristrutturazione settore Cargo		320.000				320.000
Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	4.243.192				(1.920.192)	2.323.000
Fondo per altri rischi e oneri	1.923.899	269.664	(198.202)	(1.758)	(7.999)	1.985.604
Totale	**28.765.456**	**867.941**	**(687.323)**	**(28.334)**	**(5.818)**	**28.911.922**

Valori in migliaia di euro

Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Il Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili ammonta a 2.629mila euro e si riferisce al fondo costituito da SITA SpA a titolo di fondo integrativo TFR e fondo per collocamento in quiescenza ai fini dell'incentivazione all'esodo anticipato del personale.

Fondo imposte, anche differite

Il fondo risulta così movimentato:

	Saldo al 31.12.2005	Accanto-namenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2006
Fondo imposte	11.898	1.808		(7.051)		6.655
Fondo imposte differite	36.439	469	(204)	(19.525)	2.181	19.360
Totale	**48.337**	**2.277**	**(204)**	**(26.576)**	**2.181**	**26.015**

Valori in migliaia di euro

Il fondo imposte risulta principalmente costituito da:

- 1.375mila euro per l'accantonamento effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a fronte di un avviso di accertamento dell'Agenzia delle Entrate di Roma, relative alle imposte sul reddito dell'esercizio 2002;
- 2.430mila euro per l'accantonamento prudenziale per ICI effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel 2002, in merito alla manifestata probabilità che da parte di Enti

territoriali vengano avviate attività di accertamento finalizzate al recupero dell'ICI sulle unità immobiliari di stazione;

- 144mila euro per accantonamenti prudenziali effettuati da FS Cargo SpA negli esercizi precedenti;
- 398mila euro per accantonamenti effettuati da TAV SpA negli esercizi precedenti, a fronte di Processi Verbali di Constatazione formulati dalla Guardia di Finanza e conseguenti avvisi di rettifica dell'Ufficio delle Entrate riguardanti Iva, Imposte dirette e altre imposte. Gli Amministratori della Società, sulla base delle positive sentenze, pur se ancora suscettibili di impugnativa, e del parere largamente positivo espresso, a suo tempo, dai consulenti incaricati, hanno confermato il giudizio – sotto un profilo contabile e tributario – dell'inconsistenza dei rilievi formulati. Non è stato effettuato pertanto alcun ulteriore stanziamento nell'esercizio;
- 1.739mila euro per accantonamenti effettuati da TAV SpA nell'esercizio corrente, a fronte di alcuni avvisi di liquidazione, da parte delle Agenzie delle Entrate di Borgosesia, Novara e Roma, relativamente alle imposte di registro applicate in misura fissa, anziché proporzionale agli atti di espropriazione. A fronte di tali avvisi sono stati presentati i ricorsi. Dopo la sentenza emanata dalla Commissione Tributaria Provinciale di Novara che accoglieva i ricorsi presentati dalla Società, nel corso dell'esercizio, la Commissione Tributaria Regionale del Piemonte ha accolto i ricorsi in appello presentati dall'Agenzia delle Entrate. Nel corso dell'esercizio la Commissione Tributaria Provinciale di Vercelli, ha dichiarato legittimi gli avvisi di liquidazione emessi da parte dell'Agenzia delle Entrate di Borgosesia; si procederà pertanto a ricorrere davanti alla Commissione Tributaria Regionale del Piemonte;

Il decremento del fondo imposte è dovuto interamente al rilascio a conto economico dei fondi accantonati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA negli esercizi passati a fronte delle ritenute alla fonte (6.874mila euro) e per accertamento di violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari per gli anni 2000, 2001 e 2002 (179mila euro), a seguito della chiusura di tali contenziosi nel corso dell'esercizio.

I decrementi del fondo imposte differite sono costituiti principalmente da:

- rilascio a conto economico, da parte di Ferrovie Real Estate SpA, per la sola parte relativa all'IRES (12.710mila euro), a seguito della delibera della scissione totale della società che prevede il trasferimento, a beneficio della Capogruppo, degli Immobili di Trading e che ha determinato il venir meno del fondo accantonato negli esercizi passati, non essendo allo stato prevedibili oneri fiscali per IRES in capo a quest'ultima società;
- decremento da parte di TAV SpA, (6.815mila euro) per effetto delle scissioni a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del lotto funzionale Roma-Gricignano, della sub-tratta Torino-Novara e della porzione del lotto funzionale Modena-Bologna, che hanno determinato il venir meno del rischio contrattuale, stanziato negli esercizi precedenti, relativamente alla quota parte del valore delle opere oggetto di scissione.

Le altre variazioni si riferiscono all'entrata nell'area di consolidamento di Cemat SpA (2.175mila euro) e SGT SpA (6mila euro).

Fondo ristrutturazione industriale

Tale fondo è stato costituito nel bilancio 1993 dall'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA), con apporti dello Stato per 1.807.599mila euro, a fronte degli oneri previsti nel piano di investimenti che la stessa Capogruppo si era impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri.

Nel corso del 2000, parte del fondo, pari a 300.980mila euro, è stato trasferito con la cessione di ramo d'azienda a Trenitalia SpA la quale ha anche provveduto a incrementarlo di 427.847mila euro con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo d'acquisto del Ramo d'Azienda e il suo maggiore patrimonio netto contabile ("Badwill").

Attualmente residua la quota del fondo di pertinenza di Trenitalia SpA e include la previsione di spesa necessaria per eseguire il Piano Industriale e la riorganizzazione che ne consegue. Nel corso dell'esercizio 2006 è stato utilizzato per 21.291mila euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo e integrato per 276.000mila euro a fronte degli oneri futuri.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate dell'esercizio:

Fondo Ristrutturazione industriale	
Saldo al 31.12.2005	**59.369**
Incrementi	276.000
Utilizzi	(21.291)
Saldo al 31.12.2006	**314.078**

Valori in migliaia di euro

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della legge 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) del 14 giugno 1999, per complessivi 26.038.086mila euro, di cui 9.188.941mila euro già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessivi 3.909.015mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura.

E' stato inoltre utilizzato:

- nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386mila euro sul compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato SpA – Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) alla società controllata Trenitalia SpA;

- nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (109.636mila euro) derivati a RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2006 il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a 19.277.049mila euro.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Nell'esercizio 2006 è stato oggetto di una riclassifica positiva dal fondo interessi intercalari per 1.920.192mila euro ed è stato utilizzato, analogamente agli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi, come di seguito dettagliato:

	Fondo ex lege 448/98	Fondo integrativo
Saldo al 31.12.2005	**19.277.049**	**3.210.888**
Utilizzi:		
Relativi ad ammortamenti		(454.770)
Relativi a minusvalenze		(12.763)
Riclassifiche		1.920.192
Saldo al 31.12.2006	**19.277.049**	**4.663.547**

Valori in migliaia di euro

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che 3.430mila euro derivano da radiazioni di cespiti e per 9.333mila euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie.

Fondo ristrutturazione del settore Cargo

Tale fondo è stato costituito da Trenitalia SpA nel corso dell'esercizio corrente a seguito della predisposizione di un nuovo piano industriale 2007-2011, alla luce sia dei nuovi indirizzi strategici elaborati dalla Capogruppo, sia dell'evoluzione prevista dalla Legge Finanziaria 2007. A seguito del processo di razionalizzazione sul versante dell'offerta non poteva che derivare una conseguente iniziativa sui costi operativi. Ciò ha portato a determinare la consistenza del parco necessaria per svolgere i soli servizi nei settori di attività a margine positivo lungo i periodi di piano o che avessero, nell'arco del piano stesso, prospettive di avvio verso marginalità positive.

Il fondo è destinato a fronteggiare le svalutazioni, rispetto al valore contabile, di tutti quei cespiti (locomotori e carri) impiegati nei settori di attività la cui marginalità è prevista ancora negativa al termine dell'arco di piano. Il valore stimato al 31 dicembre 2006 è stato quantificato in 320.000mila euro.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria e interessi intercalari

Nel corso dell'esercizio, la quota parte relativa al fondo interessi intercalari è stato riclassificato per l'intero ammontare, pari a 1.920.192mila euro, al Fondo Integrazione Fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98.

Al 31 dicembre 2006 rimane pertanto la quota del fondo a copertura di oneri di manutenzione ordinaria per un ammontare complessivo di 2.323.000mila euro.

Si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.

Fondo per altri rischi e oneri

Si evidenzia, nel seguito, il dettaglio e la movimentazione intervenuta nell'esercizio degli altri fondi.

	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti[1]	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Altre variazioni	Saldo al 31.12.2006
Competenze al personale da definire	1.388	17	(843)			562
Crediti verso il Ministero Econ. e Finanze personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	20.614					20.614
TFR medici fiduciari	650	53	(55)			648
Ristorni commerciali	18		(125)		500	393
Adeguamento valore scorte	22.336				(7.593)	14.743
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	965.140	94.027	(73.353)		(26.980)	958.834
Fondo sostituzione e smaltimento traverse	2.733		(1.475)	(1.258)		0
Fondo decoibentazione rotabili	21.257		(4.658)			16.599
Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definiz.	1.175		(85)			1.090
Fondo oneri partecipazioni	8.308		(490)		(1.149)	6.669
Fondo oneri per esodi incentivati	41.499	105.700	(45.104)		26.063	128.158
Fondo rischi contrattuali	5.495	174	(1.420)		10	4.259
Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	483.593		(35.163)		5.007	453.437
Altri rischi minori	349.693	69.693	(35.431)	(500)	(3.857)	379.598
Totale	**1.923.899**	**269.664**	**(198.202)**	**(1.758)**	**(7.999)**	**1.985.604**

Valori in migliaia di euro

[1]Di cui 161.894mila euro per accantonamenti del periodo e 107.770mila euro imputati ad altre voci di conto economico.

Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è stato costituito a fronte dei crediti iscritti in bilancio da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per un ammontare pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per Contratti di Programma e di servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione. Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo, interamente attribuibile a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato in parte riclassificato e portato a incremento della consistenza del fondo svalutazione rimanenze, in considerazione della stima delle scorte da radiare e svalutare.

Fondi relativi al contenzioso

Si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Gli incrementi dei fondi in questione si riferiscono principalmente ad accantonamenti effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (38.711mila euro), da Trenitalia SpA (36.960mila euro), da Ferrovie Real Estate SpA (8.125mila euro) e dalla Capogruppo (7.741mila euro) a seguito della revisione delle possibili soccombenze in controversie con il personale e con i terzi.

I decrementi dei fondi, imputabili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (49.295mila euro) e Trenitalia SpA (23.210mila euro), sono dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze chiuse nell'esercizio.

Tale fondo è stato interessato anche da una riclassifica effettuata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per l'errato utilizzo, negli esercizi passati, del fondo esodi incentivati a copertura di oneri relativi al contenzioso lavoro, che sono stati correttamente riallocati nel 2006 (26.038mila euro).

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come già indicato nei bilanci precedenti, il fondo è stato costituito per far fronte al costo che la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dovrà sostenere per la completa sostituzione di numerose traversine sulle quali sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione.

Nel corso dell'esercizio 2006 è stato utilizzato a fronte degli oneri in questione (1.475mila euro) e rilasciato per la parte ritenuta eccedente (1.258mila euro).

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato utilizzato da Trenitalia SpA a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente (4.658mila euro). Dopo tale utilizzo il fondo in questione è stato ritenuto congruo e, pertanto, non si è proceduto a effettuare nuovi accantonamenti.

Fondo oneri per esodi incentivati

Nel corso dell'esercizio il fondo, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato principalmente da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 43.272mila euro e da Ferservizi SpA per 1.806mila euro per gli oneri sostenuti nell'esercizio. Tale fondo è stato incrementato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per far fronte alle nuove esigenze previste dal Piano Industriale 2007-2011 (100.000mila euro), dalla Capogruppo in relazione al piano di risoluzioni del rapporto di lavoro programmato nel 2006 che sarà attuato il prossimo anno (5.500mila euro) e da Sita SpA (200mila euro) per far fronte agli esodi previsti per i prossimi anni.

Nell'anno 2006, tale fondo si è incrementato di 26.038mila euro, a seguito della riclassifica operata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per una più corretta attribuzione degli oneri da sostenere per gli esodi agevolati, in quanto, negli esercizi precedenti, tale fondo era stato utilizzato a copertura del contenzioso lavoro.

Fondi oneri e perdite beni patrimoniali

Tale fondo è riferito principalmente alla quota del fondo integrativo al fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 che RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha attribuito ai beni patrimoniali di trading e strumentali (officine di manutenzione), trasferito nel 2003 con l'operazione di scissione a beneficio di Ferrovie Real Estate SpA

Il fondo era stato costituito a fronte delle minusvalenze e degli oneri di vendita (inclusi quelli finanziari) dei beni di *trading*, nonché a fronte della ridotta redditività delle officine trasferite.

Nel corso del 2004 è stata completata da parte di Ferrovie Real Estate SpA la valutazione degli immobili di *trading*. Tale valutazione ha tenuto conto delle condizioni del mercato immobiliare e delle prospettive di vendita dei singoli immobili. Alla fine dell'attività, condotta da azienda del settore, si è provveduto all'allocazione del fondo alle singole voci dell'attivo laddove l'immobile presentava un valore netto contabile superiore a quello di perizia/mercato. Nell'allocazione del fondo si è tenuto conto anche delle commissioni di vendita che verranno riconosciute alla società Ferservizi SpA.

Il fondo nell'esercizio è stato utilizzato:

- a fronte delle minusvalenze generate sulla vendita degli alloggi, sui quali non era stato possibile effettuare l'attività peritale ai fini dell'allocazione del fondo stesso effettuata nel bilancio 2004 (1.968mila euro);

- a parziale copertura degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI (3.680mila euro);
- a parziale copertura degli ammortamenti delle officine (8.817mila euro), per la copertura degli oneri di bonifica delle officine (4.265mila euro), a rettifica di valori dell'attivo relativi a lavori in corso, assegnati in sede di costituzione della Società, non risultati capitalizzabili sulle officine di proprietà (9.555mila euro), sugli immobili di trading (6.675mila euro) e a fronte dei costi per le attività catastali su officine (200mila euro).

Il fondo in questione è stato, inoltre, incrementato a fronte di una riclassifica per 5.007mila euro a seguito della già citata scissione del 4 agosto 2006 a favore di Ferrovie Real Estate SpA.

L'ammontare residuo del fondo, pari a 453.437mila euro, permane in bilancio in considerazione del progetto di assestamento del patrimonio immobiliare del Gruppo Ferrovie, dei futuri oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con Banca OPI, relativamente alla vendita di beni per i quali non sono al momento prevedibili future plusvalenze, e a copertura di eventuali oneri per altre attività di bonifica che dovessero rendersi necessarie.

Altri rischi minori

Trattasi di fondi rischi e oneri di natura residuale. I fondi più significativi in termini di importo, costituiti negli esercizi precedenti, sono i seguenti:

- fondo per il contenzioso ENEL (143.519mila euro) iscritto nel bilancio di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. Tale contenzioso nasce dall'applicazione nel 1992 da parte dell'ENEL di un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL risoltosi favorevolmente per l'allora Capogruppo. A partire dal 2000 l'ENEL ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas che fanno obbligo a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. Per quanto riguarda, poi, gli aspetti di carattere fiscale, si evidenzia che con nota del 26 giugno 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Ufficio del Federalismo Fiscale ha definitivamente riconosciuto che RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, in merito alle corrette modalità di applicazione dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica,"deve essere considerata come esercente un solo stabilimento, pur se la rete elettrica presenta, per ragioni tecniche, più punti di presa per la sua alimentazione". Il Ministero, nell'accogliere la tesi interpretativa prospettata dalla Società, ha confermato che la misura dell'addizionale dovuta dalla Società deve essere liquidata riferendo la soglia quantitativa di consumo mensile di energia elettrica rilevante ex lege non ai singoli punti di presa esistenti sull'intera rete ferroviaria ma all'unico "stabilimento", inteso come l'intera rete unitariamente considerata, a ciò conseguendo un significativo risparmio economico in termini di imposta dovuta.

Quanto sopra, unitamente all'evoluzione del quadro normativo in essere, fa ritenere prevedibile una definizione almeno parzialmente favorevole alla Società del contenzioso in essere entro la fine del prossimo esercizio. In considerazione di ciò, nonché della oggettiva impossibilità di quantificare l'esito dell'eventuale accoglimento delle proprie tesi, la Società ha ritenuto prudenzialmente di mantenere quanto accantonato nel tempo, senza però procedere a ulteriori stanziamenti;

- fondo costituito da Ferrovie Real Estate SpA per gli impegni contrattuali assunti riguardo alla manutenzione straordinaria da effettuarsi su immobili venduti nel corso del 2004 - immobile di Firenze in via Spartaco Lavagnini e Palazzo Alti a Milano in Piazza Freud, nonché a fronte di oneri derivanti dal contenzioso legale e dal mancato recupero degli oneri condominiali (46.890mila euro);
- fondi appostati da Ferservizi SpA per oneri derivanti da possibili contenziosi con l'INPDAP, in relazione alla controllata Metroscai Scarl (6.030mila euro), e verso clienti morosi (3.641mila euro).

L'incremento dell'esercizio è da attribuire principalmente a:

- accantonamenti effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a copertura degli oneri da sostenere per le operazioni di frazionamento e riclassificazione delle stazioni ferroviarie necessarie ai fini dell'accatastamento per il calcolo dell'ICI sui complessi immobiliari di stazione (50.000mila euro), come già menzionato nella Relazione sulla Gestione;
- incremento del fondo "Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)" - istituito in sede di bilancio 2005 da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a copertura di eventuali oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della CCSE di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regolamenta il costo dell'energia elettrica, con contestuale iscrizione di un corrispondente credito, di pari importo, verso la CCSE (4.000mila euro);
- accantonamenti per 4.771mila euro operati dalla Capogruppo in attesa degli esiti del contenzioso con l'Agenzia delle Entrate per differenze nel computo degli interessi sui rimborsi dei crediti erariali disposti dall'Agenzia delle Entrate.

L'utilizzo del fondo è imputabile principalmente a:

- decremento del fondo per valorizzazioni delle opere da dismettere da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, a copertura degli oneri di ripristino delle aree interessate sostenuti nell'esercizio (4.852mila euro);
- utilizzo delle somme accantonate dalla Capogruppo per la cessazione di incarichi di talune figure apicali per i compensi corrisposti nel 2006 (7.797mila euro);
- rilascio del fondo rischi generico accantonato da Fercredit SpA, società finanziaria del Gruppo, in analogia alla riclassifica di tale fondo nel patrimonio netto, operata dalla società nel proprio bilancio a seguito del passaggio ai principi internazionali IFRS (18.000mila euro).

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 3.317.142mila euro, con un incremento di 58.967mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Consistenza del fondo al 31.12.2005	**3.258.175**
Incrementi	
Accantonamenti e Rivalutazioni	314.814
Decrementi	(263.336)
Altre variazioni	7.489
Consistenza del fondo al 31.12.2006	**3.317.142**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo, sia l'indennità di buonuscita, istituto assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale con contratto collettivo nazionale di lavoro delle Attività Ferroviarie (Capogruppo, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Ferrovie Real Estate SpA e Italferr SpA), che rappresenta il debito nei confronti dei dipendenti delle succitate società maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime TFR, che viene rivalutato in analogia a quanto previsto per tale istituto.

DEBITI

La posta ammonta a 18.413.510mila euro con una variazione in diminuzione di 8.073.356mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Obbligazioni

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Obbligazioni	2.092.400	1.492.400	600.000
Totale valore netto	**2.092.400**	**1.492.400**	**600.000**

Valori in migliaia di euro

La voce ammonta complessivamente a 2.092.400mila euro ed è così dettagliata:

L'importo della voce è interamente esigibile oltre i cinque anni ed è riferito a quattordici prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima, il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30.12.03	28.12.2018
Serie 2	200.000	30.12.03	28.12.2018
Serie 3	149.400	13.12.04	28.12.2018
Serie 4	160.000	13.12.04	13.12.2019
Serie 5	183.000	16..12.04	16.12.2019
Serie 6	194.000	15.12.05	15.06.2016
Serie 7	32.300	15.12.05	15.06.2016
Serie 8	83.000	28.10.05	08.06.2015
Serie 9	62.700	28.10.05	28.12.2018
Serie 10	62.700	31.10.05	30.06.2020
Serie 11	165.300	31.10.05	06.03.2015
Serie 12	310.000	08.05.06	07.04.2016
Serie 13	190.000	15.05.06	15.05.2026
Serie 14	100.000	15.05.06	15.05.2026

Valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza e il godimento delle cedole è semestrale a tasso d'interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino a oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

Alla Capogruppo è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti verso soci per finanziamenti

La voce risulta completamente azzerata per effetto dei pagamenti effettuati da Metroscai Scarl e da TX Logistik AG.

Debiti verso banche

La voce ammonta a 7.246.220mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Differenze
C/C ordinari	145.459	137.255	8.204
Finanziamenti bancari	7.100.761	5.980.090	1.120.671
TOTALE	**7.246.220**	**6.117.345**	**1.128.875**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 4.622.800mila euro ed è riconducibile essenzialmente a Trenitalia SpA (2.241.667mila euro), TAV SpA (1.405.526mila euro), RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (865.665mila euro) e Grandi Stazioni SpA (102.811mila euro).

L'incremento della voce "Finanziamenti bancari" è dovuto, principalmente, all'effetto combinato tra:

- l'erogazione di una parte del finanziamento stipulato tra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Banca di Roma SpA il 3 agosto 2006, per un importo pari a 475.000mila euro, trasferito a Ferrovie Real Estate SpA a seguito della scissione del 4 agosto 2006;
- il rimborso parziale da parte di Ferrovie Real Estate SpA del prestito contratto con la Banca OPI SpA (50.000mila euro);
- l'erogazione ricevuta da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA il 29 dicembre 2006 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006 (150.000mila euro);
- il finanziamento a medio/lungo termine ottenuto da Trenitalia SpA concesso dalla Banca Europea per gli Investimenti (Bei) per 325.000mila euro destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per il progetto di riassetto e riammodernamento del materiale rotabile, rimborsabile a partire dal 28 aprile 2014 in 8 rate semestrali consecutive ciascuna di 40.625mila euro. Il finanziamento prevede, a partire dal 28 aprile 2006 e fino alla scadenza del 30 aprile 2018, la corresponsione di interessi semestrali posticipati calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,012% annuo;
- la maggiore esposizione debitoria verso enti creditizi da parte di Fercredit SpA relativa a operazioni finanziarie a breve per 197.035mila euro;
- il finanziamento ottenuto da TAV SpA dal Sanpaolo-IMI per 56.100mila euro.

Si precisa inoltre che, come illustrato nella Relazione sulla Gestione, in data 1 gennaio 2006, in occasione delle scissioni del lotto funzionale Roma-Gricignano e della sub-tratta Torino-Novara, è stato trasferito da TAV SpA a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA il debito relativo al finanziamento Bei (992.198mila euro). Tali prestiti sono stati rimborsati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel corso dell'esercizio per un ammontare pari a 30.630mila euro.

Infine, in data 24 gennaio 2006 è stato trasferito, in sede di scissione, da Ferrovie Real Estate SpA a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA il residuo debito verso la Banca OPI SpA (54.007mila euro).

Nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV SpA ha stipulato con primari Istituti Finanziari, dei contratti di "Interest Rate Swap", al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttua-

zione dei tassi di interesse. In particolare si è trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.
In occasione delle scissioni del lotto funzionale Roma-Gricignano e della sub-tratta Torino-Novara è stata trasferita a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la quota parte (574.747mila euro) di "Interest Rate Swap" legata al finanziamento Bei del 17 giugno 1999.
La situazione attuale dei contratti di "Interest Rate Swap" risulta meglio illustrata nella sezione "Altre Informazioni".
L'andamento dei tassi di interesse ha determinato nell'esercizio, relativamente agli "Interest Rate Swap", differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a 17.019mila euro.

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.688.697mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Debiti verso altri finanziatori:			
Cassa Depositi e Prestiti	2.671.090	486.057	2.185.033
Infrastrutture SpA	0	12.204.000	(12.204.000)
Altri finanziatori	17.607	12.362	5.245
Totale	**2.688.697**	**12.702.419**	**(10.013.722)**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce "Debiti verso altri finanziatori" esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.901.652mila euro ed è riconducibile principalmente alla Capogruppo (1.565.292mila euro) e a TAV SpA (296.976mila euro).
L'incremento della voce "Cassa Depositi e Prestiti" è da imputarsi essenzialmente all'effetto combinato di:

- prestiti contratti dalla Capogruppo per 2.179.858mila euro destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete tradizionale e Alta velocità). Il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021;
- prestiti contratti da Cemat SpA (40.964mila euro), Italcontainer SpA (12.525mila euro) e da Cargo Chemical Srl (2.652mila euro), il cui rimborso è garantito dai contributi ex Legge 166/2002;
- rimborso da parte di TAV SpA (29.726mila euro) e di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (15.461mila euro) di quote di prestiti e anticipazioni concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA).

Nel corso degli esercizi precedenti, sono stati stipulati da TAV SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (nel doppio ruolo di finanziato e garante) e Infrastrutture SpA (ora fusa nella Cassa Depositi e Prestiti) i contratti relativi a quindici tranches (Project Loans Tranches) del

prestito relativo al programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, per un ammontare complessivo di 12.204 milioni di euro.

A seguito delle scissioni relative alle tratte Roma–Gricignano, Torino-Novara e Modena–Bologna, nel corso del 2006, sono stati trasferiti da TAV SpA a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 4.663.752mila euro relativi alla quota parte dei Project Loan afferenti a queste tratte.

Infine, sempre nell'esercizio 2006, sono state erogate le ultime somme alla TAV SpA (666.000mila euro) e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (80.000mila euro) a valere sulla Liquidity Line (Project Loan Tanche 15).

A fronte di tali contratti la Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) ha erogato complessivamente finanziamenti a TAV SpA per 8.008.333mila euro e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 4.941.677mila euro, per un totale di 12.950 milioni di euro.

Tali finanziamenti si sono decrementati per l'intero importo a seguito dell'accollo da parte dello Stato del debito per capitale e relativi interessi derivanti dai titoli e dai mutui emessi da Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA), secondo quanto previsto nella Legge Finanziaria del 2007 e come ampiamente commentato nella Relazione sulla Gestione.

Nel corso dei precedenti esercizi a seguito di specifiche lettere di autorizzazione concesse da TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) ha stipulato in data 27 e 28 aprile 2004 due Forward Rate Swaps per un capitale nozionale pari a 500 milioni di euro cadauno rispettivamente con UBS Limited e Morgan Stanley per la copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024 del primo Project Loan Tranche, fissando lo stesso a un tasso rispettivamente del 5,755% e del 5,767%.

In occasione delle scissioni del lotto funzionale Roma-Gricignano e della sub-tratta Torino-Novara è stata trasferita a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA la quota parte (482.606mila euro) dei due "Forward Rate Swaps".

Secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2007, relativamente all'assunzione da parte dello Stato del debito contratto dalla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) per il finanziamento del sistema alta velocità, anche le predette operazioni di copertura, in capo alle Società, vengono estinte.

Acconti

La voce ammonta a 1.163.219**mila euro**, con un incremento di 685.836mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Gli importi più significativi riguardano:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per i contributi erogati dall'Unione Europea per il FESR - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (369.784mila euro) e per il TEN (31.619mila euro), dal Ministero Economia e Finanze (570.054mila euro) e da Enti Locali (Regioni, Province e Comuni) (113.033mila euro);
- Italferr SpA (29.305mila euro), Trenitalia SpA (17.242mila euro) e TAV SpA (15.465mila euro) relativi ad anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali e di beni patrimoniali ancora da effettuare.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 3.435.245mila euro registrando una diminuzione di 260.027mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Fornitori ordinari	3.326.742	3.575.087	(248.345)
Amministrazioni dello Stato e altre amm.ni pubbliche	18.834	32.529	(13.695)
Ferrovie Estere	58.199	64.300	(6.101)
Ferrovie in concessione	30.266	22.261	8.005
Agenzie e altre Aziende di trasporto	1.204	1.095	109
Altri	0	0	0
Totale	**3.435.245**	**3.695.272**	**(260.027)**

Valori in migliaia di euro

La variazione in diminuzione della voce "Fornitori ordinari" è dovuta essenzialmente all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori e appaltatori fatti registrare da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (204.638mila euro), Grandi Stazioni SpA (9.128mila euro), TX Logistik AG (9.872mila euro), l'ingresso nell'area di consolidamento di Cemat SpA (22.673mila euro) e Tevere TPL Scarl (15.004mila euro) e i minori debiti di TAV SpA (421.942mila euro), Trenitalia SpA (51.062mila euro) e Sita SpA (28.808mila euro).

I debiti verso Pubbliche Amministrazioni registrano una diminuzione rispetto all'esercizio 2005 attribuibile principalmente all'effetto differenziale tra i pagamenti effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (16.963mila euro) e l'accensione di nuovi debiti da parte di Trenitalia SpA (2.987mila euro).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3mila euro con una diminuzione di 4mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

L'intero importo è esigibile entro l'esercizio ed è relativo a debiti commerciali verso la società SAP Srl in liquidazione.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 149.201mila euro con una variazione in diminuzione di 8.903mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commerciali	148.156	138.533	9.623
Finanziari:			
c/c intersocietario	753	19.184	(18.431)
Altri	292	387	(95)
Totale	**149.201**	**158.104**	**(8.903)**

Valori in migliaia di euro

I debiti verso imprese collegate sono relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA (106.314mila euro), Cisalpino AG (19.543mila euro), LTF SpA (6.600mila euro), T.R.W. SA (3.475mila euro), Wisco SpA (2.565mila euro), Pol Rail Srl (1.909mila euro), Sodai SpA (1.605mila euro), Eurogateway Srl (1.253mila euro) e Isfort SpA (1.207mila euro).

I debiti verso la collegata TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA sono dovuti principalmente al contratto di *outsourcing* per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo di software nei confronti della Capogruppo, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Ferservizi SpA.

I debiti di natura finanziaria si riferiscono esclusivamente al rapporto di c/c intersocietario di TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA (753mila euro) con la Capogruppo.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a 159.138mila euro con un incremento di 14.531mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Ires/Irpeg	863	0	863
Iva	32.986	26.914	6.072
Irap	9.405	9.984	(579)
Ritenute alla fonte	111.071	105.643	5.428
Altri	4.813	2.066	2.747
Totale	**159.138**	**144.607**	**14.531**

Valori in migliaia di euro

I debiti di natura tributaria riguardano, essenzialmente, le imposte per IRAP e Iva, nonchè le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi in qualità di sostituto d'imposta da versare all'Erario. Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 408.286mila euro con un decremento di 5.444mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
INPS	170.064	169.934	130
PREVINDAI	2.977	2.174	803
INAIL	114.838	120.833	(5.995)
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	109.473	110.044	(571)
Altri	10.934	10.745	189
Totale	**408.286**	**413.730**	**(5.444)**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2006, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate e sul fondo ferie non godute.

I debiti nei confronti dell'INAIL rappresentano il residuo della riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a 1.071.102mila euro con un decremento di 214.421mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Personale	419.783	476.091	(56.308)
Personale per ferie non godute	124.588	121.913	2.675
Ministero Economia e Finanze	2.422	2.283	139
Compensi organi sociali	816	1.152	(336)
Fondo a gestione bilaterale	117.605	114.322	3.283
Depositi cauzionali	29.128	31.447	(2.319)
Altre imprese partecipate	161.980	166.320	(4.340)
Creditori diversi	214.780	371.995	(157.215)
Totale	**1.071.102**	**1.285.523**	**(214.421)**

Valori in migliaia di euro

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio.

Il decremento dei debiti verso il personale è dovuto essenzialmente a Trenitalia SpA (48.072mila euro), a causa del maggior numero di cessazioni dal servizio di dipendenti in prossimità della fine dell'esercizio, e a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (8.487mila euro).

Il decremento della voce "Creditori diversi" è da attribuire principalmente all'effetto combinato dei maggiori debiti della Capogruppo (6.929mila euro), Trenitalia SpA (4.654mila euro), e i minori debiti di Sita SpA (86.096mila euro), Fercredit SpA (72.945mila euro) e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (10.142mila euro).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti ammontano a 506.264mila euro (645.711mila euro al 31 dicembre 2005) e sono dettagliati come segue:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Aggio su prestiti	**0**	**114.916**	**(114.916)**
Ratei passivi			
Fitti passivi			0
Interessi passivi	341.776	360.001	(18.225)
Altri ratei passivi	3.308	11.962	(8.654)
	345.084	**371.963**	**(26.879)**
Risconti passivi			
Fitti attivi	11.235	10.939	296
Interessi attivi	692	1.344	(652)
Canoni e concessioni attivi	110.118	114.870	(4.752)
Altri risconti passivi	39.135	31.679	7.456
	161.180	**158.832**	**2.348**
Totale	**506.264**	**645.711**	**(139.447)**

Valori in migliaia di euro

La voce "Aggio sui prestiti", che accoglieva fino al 31 dicembre 2005 l'aggio di emissione derivante dai finanziamenti erogati da Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA), risulta annullata, oltre che per la quota annua di competenza maturata, anche per l'accollo da parte dello Stato dei debiti e dei relativi aggi sui debiti, come già precedentemente illustrato.

La composizione dei risconti relativi ai "Canoni e concessioni attivi" è la seguente:

- quota di ricavi rilevati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basictel SpA dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale (101.313mila euro);
- cessione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA alla società Infostrada SpA del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altri parti delle reti IS - Impianti di Segnalamento e Sicurezza della Circolazione Treni (8.780mila euro).

La voce "Altri risconti passivi" comprende quote di contributi concessi dallo Stato a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.344mila euro) per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte del 1994.

Conti d'ordine

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate per 3.969.860mila euro (3.523.806mila euro al 31 dicembre 2005) e degli altri rischi per 437mila euro (592mila euro al 31 dicembre 2005). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia SpA a favore di Eurofima, pari a 2.092.400mila euro, a garanzia del finanziamento a medio/lungo termine, di pari importo, da questa concesso alla Capogruppo. La voce si incrementa, rispetto all'esercizio precedente, di 600.000mila euro;
- gli impegni per 4.977.292mila euro (7.216.570mila euro al 31 dicembre 2005), riconducibili principalmente alla società TAV SpA (3.043.749mila euro) per i residui impegni verso i General Contractor per la realizzazione delle tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità e alla società Trenitalia SpA (1.731.378mila euro) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente;
- il valore del materiale rotabile di proprietà di Eurofima per 61.945mila euro (320.283mila euro al 31 dicembre 2005), che indica il valore residuo dei mutui a suo tempo contratti dalla allora Capogruppo con Eurofima (Società europea per il finanziamento del materiale ferroviario) e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della legge n. 662/1996) con garanzia sul materiale rotabile, attualmente iscritto ai conti d'ordine della società Trenitalia SpA. Il materiale rotabile sarà trasferito alla società stessa all'atto dell'estinzione dei relativi mutui;
- le fonti di finanziamento, previste dal Contratto di Programma con lo Stato e da altre leggi, per la realizzazione degli investimenti da parte delle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per 21.807.267mila euro. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 2.958.267mila euro con fondi già provveduti e per 18.849.000mila euro con fondi da provvedere. Si segnala che l'ammontare dei fondi da provvedere include le "Altre fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma";
- il valore del fondo di solidarietà, per 22.310mila euro (21.046mila euro al 31 dicembre 2005), il valore dei contributi da ricevere dallo Stato per contributi per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 2.900.000mila euro e le somme da erogare a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 2.179.858mila euro, iscritti nel bilancio della Capogruppo, in forza della legge finanziaria 2006;
- gli altri conti d'ordine per 9.599mila euro (14.243mila euro al 31 dicembre 2005). Tale voce comprende l'affitto di ramo d'azienda della società SGT SpA alla società Cargo Chemical Srl (892mila euro), perfezionato nel corso dell'esercizio 2006, e la valorizzazione delle quote *Emission trading* (624mila euro), relative al protocollo di Kyoto, assegnate al valore di mercato del 31 dicembre 2006 alla società Trenitalia SpA.

Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2006 raffrontati con l'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 8.636.818mila euro, con una variazione in diminuzione di 1.442.669mila euro rispetto all'esercizio 2005.

Esso risulta così composto:

	2006	2005	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.453.328	5.245.199	208.129
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(58.299)	(219.679)	161.380
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	(3.395)	11.177	(14.572)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	932.388	1.651.038	(718.650)
Altri ricavi e proventi	2.312.796	3.391.752	(1.078.956)
Totale	**8.636.818**	**10.079.487**	**(1.442.669)**

Valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 5.453.328mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria			
Traffico interno	*2.259.490*	*2.126.660*	*132.830*
Traffico internazionale	*163.369*	*198.451*	*(35.082)*
	2.422.859	**2.325.111**	**97.748**
Contratti di servizio pubblico con			
Enti pubblici territoriali	1.347.652	1.331.155	16.497
Totale ricavi viaggiatori	**3.770.511**	**3.656.266**	**114.245**
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	*579.990*	*530.697*	*49.293*
Traffico internazionale	*474.963*	*331.809*	*143.154*
Totale ricavi merci	**1.054.953**	**862.506**	**192.447**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	**366.933**	**480.563**	**(113.630)**
Totale prodotti del traffico	**5.192.397**	**4.999.335**	**193.062**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**260.931**	**245.864**	**15.067**
Totale	**5.453.328**	**5.245.199**	**208.129**

Valori in migliaia di euro

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico interno viaggiatori registrano un incremento di 132.830mila euro, imputabile principalmente ai seguenti fattori:

- potenziamento dell'offerta da parte di Trenitalia SpA di treni a più alta qualità (Alta Velocità ed Eurostar) nel segmento della media/lunga percorrenza (+ 74.036mila euro rispetto al 2005);
- incremento dei volumi di traffico regionale e metropolitano, avvenuto su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali (+ 18.428mila euro rispetto al 2005);
- significativo 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 35.082mila euro, dovuta alla concorrenza aerea low-cost sulle medie/lunghe distanze.

La voce "Contratti di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali" 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 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000 (1.215.086mila euro), e i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali (57.921mila euro);
- i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita SpA (74.645mila euro).

La variazione positiva (16.497mila euro) intervenuta rispetto all'esercizio precedente, imputabile principalmente ai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali, è riconducibile a Trenitalia SpA (14.759mila euro) e a Sita SpA (1.738mila euro).

Il settore del trasporto merci ha registrato, rispetto al 2005, un incremento di 192.447mila euro, dovuto essenzialmente all'entrata nell'area di consolidamento della società Cemat SpA per 181.424mila euro. L'ulteriore incremento della voce è generato dall'effetto differenziale tra:

- i maggiori ricavi fatti registrare da Omnia Logistica SpA (14.163mila euro) interamente nel settore dell'attività della logistica di terminali merci, da Cargo Chemical SpA (9.350mila euro) grazie all'avvio di nuove relazioni di traffico, da Italcontainer SpA (7.958 euro) per effetto di un considerevole aumento dei volumi trasportati (+17,34%) e da TX Logistik AG che, insieme alle proprie controllate, determina un incremento di 9.135mila euro;
- i minori ricavi relativi ai trasporti di rifiuti, sia nazionali che internazionali, effettuati da Ecolog SpA per il "Commissario di Governo delegato per l'emergenza rifiuti Regione Campania" (12.230mila euro);
- l'aumento del traffico interno e internazionale registrato da Trenitalia SpA verso il mercato (32.448mila euro), compensato dal decremento dovuto all'ingresso nell'area di consolidamento delle società Cemat SpA e SGT SpA, che nei precedenti esercizi si configuravano come mercato (53.275mila euro).

I contributi per il Contratto di servizio pubblico, imputabili interamente a Trenitalia SpA, risultano così suddivisi:

Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2006	2005	Variazione
Obblighi tariffari e di servizio			
per il trasporto viaggiatori	269.232	361.778	(92.546)
per il trasporto merci	97.701	118.785	(21.084)
Totale	**366.933**	**480.563**	**(113.630)**

Valori in migliaia di euro

I corrispettivi per il trasporto viaggiatori includono 158.809mila euro relativi al Contratto di servizio pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000 e 110.423mila euro per servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori.

La flessione rispetto all'esercizio precedente di 113.630mila euro è imputabile al minor stanziamento previsto dalla Legge n. 266/2005 (Finanziaria 2006), regolato dalla Relazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze emessa ai sensi dell'art. 1, comma 16 della medesima legge, in ordine alla destinazione delle disponibilità del Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese, di cui al capitolo di bilancio dello Stato n. 2197.

La voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" registra un incremento di 15.067mila euro ed è così costituita:

	2006	2005	Variazione
Vendite di materiali	9.251	8.001	1.250
Pedaggio	17.181	16.545	636
Manutenzione materiale rotabile	16.160	21.544	(5.384)
Servizi di manovra e traghettamento	25.853	14.502	11.351
Canoni e noli di materiale rotabile e altro	24.298	33.064	(8.766)
Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	21.869	24.436	(2.567)
Lavori per conto di terzi	41.077	32.939	8.138
Altre prestazioni a terzi	80.864	77.090	3.774
Altri ricavi	24.378	17.743	6.635
Totale	**260.931**	**245.864**	**15.067**

Valori in migliaia di euro

Il decremento dei ricavi per manutenzione del materiale rotabile è essenzialmente da ricondurre alla società Trenitalia SpA (5.694 euro).

L'incremento dei ricavi per servizi di manovra e traghettamento è attribuibile principalmente all'ingresso nell'area di consolidamento della società Cemat SpA (3.393mila euro), a Net SpA (3.808mila euro), a Cargo Chemical SpA (1.808mila euro) e a Trenitalia SpA (1.378mila euro).

La variazione negativa intervenuta nei ricavi per canoni e noli di materiale rotabile e altro è riconducibile per la maggior parte alla società Trenitalia SpA (9.550mila euro), ed è dovuta per 4.983mila euro ad una sensibile riduzione dei proventi relativi ai noli KEV, strettamente correlati all'andamento del trasporto internazionale viaggiatori.

L'aumento dei ricavi per "Lavori per conto di terzi" è determinato dalla variazione positiva intervenuta per le società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.752mila euro) e Italferr SpA (2.035 euro), contrapposta alla variazione negativa intervenuta per la società Ferservizi

SpA (649mila euro). In particolare, per quanto concerne la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, si segnalano i maggiori lavori svolti verso i Comuni di Roma e Torino.
Nell'ambito delle "Altre prestazioni a terzi" si segnalano, da un lato, le maggiori prestazioni effettuate da Trenitalia SpA (12.495mila euro), e dall'altro, le minori prestazioni di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.908mila euro) e i minori ricavi per gestione terminali merci rilevati dalla società NET SpA (4.382mila euro); mentre l'incremento nella voce "Altri ricavi" beneficia in massima parte dell'entrata nell'area di consolidamento della società Cemat SpA.

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di 58.299mila euro, imputabile interamente a Ferrovie Real Estate SpA, determinato dalla vendita di alcuni immobili e terreni iscritti nel portafoglio di trading della società (63.997mila euro), compensato dalle variazioni in aumento dovute all'acquisto del Ferrotel di Messina (1.425mila euro) e alle capitalizzazioni di lavori effettuate su alcune aree, tra cui quella di Roma-Ostiense, (4.273mila euro).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce presenta un saldo negativo di 3.395mila euro attribuibile essenzialmente alla società Trenitalia SpA (3.197mila euro) in merito ai lavori di ristrutturazione eseguiti sul materiale rotabile verso terzi.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 932.388mila euro ed è attribuibile principalmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (510.215mila euro), Italferr SpA (151.249mila euro), TAV SpA (143.771mila euro) e Trenitalia SpA (105.267mila euro).
La variazione in diminuzione, pari a 718.650mila euro, è imputabile essenzialmente:

- al decremento registrato dalla società TAV SpA (591.774mila euro), derivante dalla minore attività svolta relativamente alle opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità;
- alla minore attività operata da Trenitalia SpA (177.119mila euro), in particolare nella manutenzione, a seguito della revisione complessiva dei progetti di revamping che ha portato a una riduzione del numero dei rotabili sottoposti a interventi incrementativi;
- all'incremento registrato dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (32.899mila euro) per l'attività di investimento sulla rete tradizionale, per il rinnovo dell'armamento e per effetto dell'aggiornamento dei prezzi standard, avvenuto nell'esercizio, in conseguenza dell'aumento dei prezzi delle materie prime (in particolare rame);
- all'incremento registrato dalla società Italferr SpA (8.536mila euro) circa le commesse di investimento realizzate.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 2.312.796mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Contratto di Programma	901.766	1.289.100	(387.334)
Contributi da UE	237	124	113
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	70.396	56.886	13.510
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	464.103	958.705	(494.602)
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	18.930	20.986	(2.056)
Altri			
Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali	354.539	263.900	90.639
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	25.504	77.314	(51.810)
Plusvalenze gestione caratteristica	50.873	35.542	15.331
Proventi immobiliari	123.538	114.769	8.769
Vendita immobili e terreni *trading*	120.214	398.614	(278.400)
Proventi diversi	182.696	175.812	6.884
Totale	**2.312.796**	**3.391.752**	**(1.078.956)**

Valori in migliaia di euro

I contributi da Contratto di Programma, riconducibili alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 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 un decremento di 387.334mila euro rispetto ai ricavi registrati nel 2005, di cui 170.000mila euro relativi al K2 e 8.000mila 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.

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA deve presentare apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2005. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati nel rispetto di tale disposto normativo.

Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri" sono compresi:

- i contributi *ex* Legge n. 166/2002 ricevuti dalla società Cemat SpA (31.503mila euro) che comprendono, per il 2006, la totalità dei contributi 2005 relativi ai servizi internazionali e i contributi dal 1.10.2005 al 31.12.2005 relativi ai servizi nazionali;
- i contributi ricevuti dalla società Sita SpA (23.340mila euro) per l'intervento governativo a copertura dei maggiori oneri derivanti dalla stratificazione dei rinnovi del contratto collettivo nazionale di lavoro autoferrotranvieri siglati nel 2003, nel 2004 e nel 2006 e quelli a ripiano perdite ricevuti dalla Regione Basilicata grazie all'adeguamento concesso in deroga da quest'unica Regione in attesa della stipula dei nuovi contratti di servizio;
- i contributi ricevuti da Trenitalia SpA (10.553mila euro), erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base della legge 166/2003 che prevede incentivi in favore degli operatori intermodali che si avvalgono del trasporto su rotaia dei container. Tali contributi sono relativi agli anni 2004-2005.

La voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativa a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 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.

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 (454.769mila euro) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (9.334mila euro). Il minor utilizzo che si registra rispetto al 31 dicembre 2005 è strettamente correlato alla corrispondente diminuzione degli ammortamenti.

L'utilizzo del "Fondo oneri e perdite patrimoniali" è riconducibile a Ferrovie Real Estate SpA ed è relativo alla parziale copertura del costo degli ammortamenti dell'esercizio (8.817mila euro), degli oneri di bonifica delle officine (4.265mila euro), e degli oneri catastali (200mila euro); alla copertura delle minusvalenze realizzate nella vendita di alloggi non assoggettabili a perizia (1.968mila euro) e degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento della Banca OPI SpA (3.680mila euro).

L'incremento dei proventi immobiliari è riconducibile essenzialmente alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.774mila euro) per ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo degli elettrodi ad alta tensione (AT) e dall'affitto di immobili e terreni, sull'incremento dei quali giova il processo di regolarizzazione contrattuale avviato già da alcuni anni. Anche le società Grandi Stazioni SpA (2.398mila euro) e Centostazioni SpA (2.212mila euro) registrano un significativo aumento della voce dovuto, per la prima, a un insieme di azioni attuate nel corso dell'esercizio su alcune aree di stazione al fine di aumentare sia le superfici locate che i canoni concordati, e per la seconda, alla regolarizzazione delle posizioni contrattuali sospese e all'adeguamento dei canoni contrattuali. Determina invece un decremento dei proventi in questione la società Ferrovie Real Estate SpA (2.409mila euro) in conseguenza delle vendite immobiliari realizzate.

Le vendite di immobili e terreni trading, riconducibili alla stessa Ferrovie Real Estate SpA, derivano per 119.830mila euro dalla cessione di immobili e per 384mila euro dalla cessione di terreni. La sostanziale diminuzione rispetto all'esercizio 2005 (278.400mila euro) è da ricondursi alla minore disponibilità di asset immobiliari a valere sul primo portafoglio trasferito a FRE, al minor pregio complessivo degli immobili disponibili a seguito delle vendite già effettuate negli esercizi passati e al rallentamento delle attività indotto dalla rimodulazione delle strategie immobiliari di Gruppo.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a 9.875.816mila euro, con una variazione in aumento di 115.136mila euro rispetto all'esercizio 2005.

Essi risultano così composti:

	2006	2005	Variazione
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.350.568	1.147.869	202.699
Servizi	2.244.939	2.048.502	196.437
Godimento beni di terzi	152.897	135.411	17.486
Personale	4.708.294	4.592.711	115.583
Ammortamenti e svalutazioni	1.075.752	1.475.873	(400.121)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	6.144	56.397	(50.253)
Accantonamenti per rischi	110.199	151.497	(41.298)
Altri accantonamenti	51.695	26.372	25.323
Oneri diversi di gestione	175.328	126.048	49.280
Totale	**9.875.816**	**9.760.680**	**115.136**

Valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 1.350.568mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Acquisto di materiali	863.409	755.256	108.153
Energia elettrica per la trazione dei treni	434.808	350.000	84.808
Illuminazione e forza motrice	52.351	42.613	9.738
Totale	**1.350.568**	**1.147.869**	**202.699**

Valori in migliaia di euro

Nella voce "Acquisto di materiali" la variazione in aumento di 108.153mila euro rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (76.307mila euro), per l'acquisto di materiali di magazzino e di vestiario per il personale, a Trenitalia SpA (23.888mila 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 (4.131mila euro) e Cemat SpA (2.867mila euro).

Nella voce "Energia elettrica per la trazione dei treni" l'incremento è attribuibile esclusivamente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ed è conseguente al regime tariffario speciale, come meglio descritto nel commento della voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali" negli "Altri ricavi e Proventi".

Anche nella voce "Illuminazione e forza motrice" l'incremento è sostanzialmente attribuibile a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (9.893mila euro) a fronte di riduzioni trascurabili in altre società del Gruppo.

Servizi

La voce ammonta a 2.244.939mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Servizi e lavori appaltati			
Pulizia	226.746	185.330	41.416
Servizi sostitutivi	18.315	13.909	4.406
Altri	341.398	278.500	62.898
Manutenzioni e riparazioni			
Beni immobili	220.533	230.850	(10.317)
Beni mobili	289.713	294.585	(4.872)
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	20.310	25.749	(5.439)
Consulenze	18.960	24.652	(5.692)
Prestazioni professionali	71.322	69.791	1.531
Prestazioni personale in prestito	13.281	13.276	5
Utenze	79.413	74.683	4.730
Premi assicurativi	80.748	75.803	4.945
Spese postali e postelegrafoniche	3.363	2.671	692
Software	123.069	124.725	(1.656)
Carrozze letto e ristorazione	92.094	78.653	13.441
Provvigioni	73.323	78.730	(5.407)
Pubblicità e marketing	36.160	51.772	(15.612)
Compensi organi sociali	4.597	4.230	367
Istruzione professionale	11.163	11.301	(138)
Buoni pasto e mense	64.145	67.759	(3.614)
Viaggi e soggiorno	52.818	50.990	1.828
Trasporti e spedizioni	255.624	139.215	116.409
Altre prestazioni di terzi	147.844	151.329	(3.485)
Totale	**2.244.939**	**2.048.502**	**196.437**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

- per i Servizi e lavori appaltati, la voce "pulizia", che presenta un incremento di 41.416mila euro dovuta in prevalenza a Trenitalia SpA (30.876mila euro), imputabile all'attività iniziata alla fine dello scorso anno, di disinfestazione 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 (4.433mila euro) a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.364mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (2.719mila euro) conseguentemente ai rinnovi contrattuali;
- i "servizi sostitutivi" devono il loro incremento prevalentemente a Sogin Srl (2.103mila euro) in ragione delle maggiori percorrenze effettuate e a Cargo Chemical (2.138mila euro);
- nell'ambito della voce "Altri servizi appaltati", Trenitalia SpA (14.308mila euro) per l'incremento dei costi per servizi di manovra (6.485mila euro) in seguito ai maggiori

volumi di traffico richiesti e per l'incremento delle prestazioni accessorie rientranti nel contratto quadro di pulizia (6.903mila euro), i costi per servizi di manovra sostenuti dalla società Cemat SpA, che determina un incremento della voce di 10.923mila euro, essendo entrata nell'area di consolidamento nel 2006, Italcontainer SpA (4.332mila 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 (10.900mila euro) di Tx Logistik e delle sue controllate (9.652mila euro) e di Nord Est Terminal SpA (5.883mila euro);

- per la voce "Carrozze letto e ristorazione" l'incremento, dovuto a Trenitalia SpA (13.441mila 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 116.409mila euro dovuto quasi esclusivamente a Cemat SpA (93.055mila euro) e a Tevere TPL Scarl (37.157mila euro), società quest'ultima, che come già detto per Cemat SpA, ha fatto il suo ingresso quest'anno nell'area di consolidamento, tali incrementi sono in parte compensati da una riduzione dovuta a Sita SpA (18.880mila euro) 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 (10.317mila euro), riconducibile principalmente a Grandi Stazioni SpA (5.737mila euro), a Ferservizi SpA (2.731mila euro) e a Trenitalia SpA (2.708mila euro) è stata parzialmente compensata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.219mila euro);
- "Pubblicità e marketing", che presentano un decremento di 15.612mila euro riconducibile a Trenitalia SpA (8.060mila euro), imputabile al minor ricorso alla pubblicità tramite i canali istituzionali, e alla Capogruppo (5.911mila euro) in seguito ai minori oneri per il termine della campagna pubblicitaria per il centenario.

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2005; in particolare:

- dalla voce "Altre prestazioni di terzi" alla voce "Trasporti e spedizioni" per 37.220mila euro;
- dalla voce "Consulenze" alla voce "Prestazioni professionali" per 1.214mila euro;
- dalla voce "Software" dei Costi per servizi, alla voce "Canoni d'uso hardware e software" nei Costi per godimento beni di terzi per 16.627mila euro;
- dalla voce "altri costi" dei costi del Personale, alla voce "Buoni pasto e mense" dei Costi per servizi per 338mila euro;
- dalla voce "Oneri finanziari diversi" della Gestione Finanziaria, alla voce "Altre prestazioni di terzi" per 421mila euro.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 152.897mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Locazioni immobili	35.897	27.888	8.009
Canoni d'uso hardware e software	27.302	22.082	5.220
Noli materiale ferroviario e bus	67.666	56.831	10.835
Altri costi	22.032	28.610	(6.578)
Totale	**152.897**	**135.411**	**17.486**

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "Locazioni immobili" è attribuibile essenzialmente a Ferrovie Real Estate SpA per le cosiddette operazioni *Pacchetto a reddito* (3.784mila euro), a Trenitalia SpA (1.040mila euro) per aggiornamento canoni e a Ferservizi SpA (1.095mila euro) per locazioni esterne al gruppo.

L'incremento dei "Canoni d'uso hardware e software" è dovuto prevalentemente a Trenitalia SpA (5.854mila euro), in seguito alla decisione di preferire lo strumento di leasing operativo rispetto all'acquisto, a fronte di decrementi non significativi di altre società del Gruppo.

La voce "Noli materiale ferroviario e bus" subisce un aumento attribuibile principalmente all'ingresso nell'area di consolidamento di Cemat SpA (5.969mila euro), a Trenitalia SpA (3.080mila euro) a seguito di un maggiore utilizzo dei carri/carrozze di proprietà di altri vettori, utilizzati sulla rete nazionale, e a Cargo Chemical SpA (1.621mila euro).

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2005; in particolare:

- dalla voce "Altri costi", alla voce "Canoni d'uso hardware e software" per 5.455mila euro
- dalla voce "Canoni d'uso hardware e software", alla voce "Altri costi" per 284mila euro;

Tali riclassifiche si aggiungono a quella descritta nei Costi per servizi "software" di 16.627mila euro.

Personale

La voce ammonta a 4.708.294mila euro ed è così dettagliata:

	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**

Valori in migliaia di euro

La voce "Salari e Stipendi" presenta un incremento di 89.894mila euro rispetto all'esercizio precedente derivante essenzialmente dall'incremento del costo medio unitario dovuto agli adeguamenti dei minimi contrattuali a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro per il biennio 2005/2006 e dall'ingresso nell'area di consolidamento di alcune società tra cui Tevere TPL (10.287mila euro), il cui incremento è però parzialmente compensato da un decremento registrato da Sita SpA (6.589mila euro) per effetto del passaggio di 531 dipendenti tra le due società.

Tale maggiore variazione non è riflessa in egual misura nell'andamento degli oneri contributivi a seguito della maggiore incidenza dei nuovi assunti, che godono di una contribuzione agevolata, e della contabilizzazione tra gli "Altri costi" degli oneri liquidati al personale per il rinvio del pensionamento, meglio conosciuti come *SuperBonus* ex lege 243/2004, precedentemente erogati all'INPS e contabilizzati nella voce "Oneri sociali".

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate alcune riclassifiche 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 338mila euro;
- dalla voce "altri costi" alla voce "salari e stipendi" per 513mila euro.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 1.075.752mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	67.414	89.880	(22.466)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	975.485	1.363.485	(388.000)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	45	799	(754)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	32.808	21.709	11.099
Totale	**1.075.752**	**1.475.873**	**(400.121)**

Valori in migliaia di euro

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 1.042.899mila euro e registrano rispetto all'esercizio 2005 un decremento di 410.466mila 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, come ampiamente commentato nella Sezione 2 inerente i Criteri di redazione del bilancio della presente Nota Integrativa.

L'effetto sul conto economico relativo al 2006 dell'applicazione del nuovo criterio a quote variabili è pari a 594.357mila 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 Grup-

po tra cui Trenitalia SpA (81.694mila euro) attribuibile, per la parte preminente, all'ammortamento del materiale rotabile, in conseguenza degli investimenti effettuati dalla società L'incremento di 11.099mila euro delle svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante, essenzialmente riconducibile a Trenitalia SpA (10.967mila euro), è dovuto alla prevedibile evoluzione, intervenuta nel periodo, delle controversie in essere sulle partite a rischio di esigibilità.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce evidenzia una variazione in diminuzione di 6.144mila euro essenzialmente a seguito dell'effetto della variazione negativa, registrata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, pari a 28.958mila euro e imputabile principalmente all'incremento delle giacenze e all'andamento dei prezzi delle quotazioni del rame, e dalla variazione in aumento registrata da Trenitalia SpA (34.370mila euro), derivante dall'effetto dalla svalutazione delle rimanenze, compensata dall'aumento delle giacenze di magazzino verificatosi a fine anno in seguito al ritardo nell'avvio di alcuni progetti di investimento.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 161.894mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Accantonamento per rischi			
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	94.027	144.438	(50.411)
Altri rischi	16.172	7.059	9.113
	110.199	**151.497**	**(41.298)**
Altri accantonamenti	**51.695**	**26.372**	**25.323**
Totale	**161.894**	**177.869**	**(15.975)**

Valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti per rischi della voce "Contenzioso con personale e terzi" è riferita principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (38.711mila euro), a Trenitalia SpA (36.960mila euro), a Ferrovie Real Estate SpA (8.125mila euro) e a Ferrovie dello Stato SpA (7.741mila euro) e il decremento è dovuto in prevalenza a un minore accantonamento effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per il contenzioso lavoro.

Gli accantonamenti per "Altri rischi" sono invece attribuibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.047mila euro), a Ferrovie dello Stato SpA (4.771mila euro) e a Cemat SpA (2.911mila euro).

Gli "Altri accantonamenti" sono invece attribuibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (50.000mila euro) e sono determinati dalla stima degli oneri di accatastamento ICI dei complessi immobiliari di stazione.

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento delle corrispondenti poste del passivo.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 175.327mila euro, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Costi diversi			
Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	15.851	5.184	10.667
Spese di rappresentanza	2.065	1.952	113
Quote associative e contributi a Enti vari	15.514	15.490	24
Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	51.892	22.446	29.446
Altri	39.887	39.072	815
	125.209	**84.144**	**41.065**
Oneri tributari			
Iva non detraibile	17.823	13.505	4.318
Ici	10.024	10.451	(427)
Altre imposte	22.272	17.948	4.324
	50.119	**41.904**	**8.215**
Totale	**175.328**	**126.048**	**49.280**

Valori in migliaia di euro

L'incremento della voce "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo", imputabile a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 9.026mila euro, si riferisce principalmente alla dismissione di cespiti della Stazione di Parma pari a 8.112mila euro; si segnala che tali oneri derivanti dalle "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione ex lege 448/98.

Le sopravvenienze passive devono il loro aumento principalmente a Cemat SpA (19.015mila euro), a fronte dei contributi ex Legge 166/2002, ricevuti dalla stessa, relativi al traffico nazionale e a Trenitalia SpA (8.179mila euro), a seguito della differenza riscontrata nella consuntivazione dei costi per noli RIV e dei ricavi da traffico internazionale viaggiatori, rispetto alle stime effettuate in chiusura dell'esercizio precedente.

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di 199.532mila euro con una variazione in aumento di 463.458mila euro rispetto all'esercizio 2004. Essa risulta così composta:

	2006	2005	Variazione
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
In altre imprese	1.815	2.118	(303)
	1.815	**2.118**	**(303)**
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da imprese controllate e collegate	*0*	*0*	*0*
Altri	*4.218*	*15*	*4.203*
	4.218	**15**	**4.203**
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	352	300	52
Proventi diversi dai precedenti			
Da imprese controllate e collegate	773	514	259
Da altri			
Interessi attivi su c/c bancari e postali	6.540	4.616	1.924
Proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione			
Interessi attivi su pronti c/termine	6.662	5.631	1.031
Diversi	110.740	115.680	(4.940)
	124.715	**126.441**	**(1.726)**
Totale proventi finanziari	**131.100**	**128.874**	**2.226**
Oneri finanziari			
Interessi e altri oneri			
Verso imprese controllate e collegate	521	583	(62)
Verso altri			
Su debiti obbligazionari	56.594	21.961	34.633
Su debiti verso istituti finanziari	601.450	747.232	(145.782)
Contributi conto interessi	(376.989)	0	(376.989)
Diversi	53.536	23.175	30.361
Totale oneri finanziari	**335.112**	**792.951**	**(457.839)**
Utili (perdite) su cambi			
Realizzate	(234)	512	(746)
Da realizzare	4.714	997	3.717
Totale proventi e oneri straordinari	**(199.532)**	**(662.568)**	**463.036**

Valori in migliaia di euro

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 (3.148mila euro) e dalla Capogruppo (1.404mila euro);
- interessi attivi su operazioni pronti contro termine realizzati essenzialmente dalla Capogruppo (6.536mila euro);
- proventi diversi relativi essenzialmente a interessi attivi sui crediti Iva chiesti a rimborso da parte della Capogruppo (31.746mila euro) e da TAV SpA (12.090mila euro), a interessi su crediti verso clienti realizzati principalmente da Fercredit SpA (21.138mila euro) e infine a proventi derivanti da interessi di mora su crediti per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.256mila euro) e sui crediti versi altri per Trenitalia SpA (5.756mila euro);
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima (56.594mila euro);
- interessi passivi su debiti verso banche e altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA (492.804mila euro), Trenitalia SpA (72.342mila euro), Fercredit SpA (15.206mila euro) e Ferrovie Real Estate SpA (13.002mila euro).

La variazione più rilevante rispetto allo scorso esercizio è dovuta al minor peso degli oneri finanziari su prestiti contratti per l'Alta Velocità e Alta Capacità che, sulla base delle nuove modalità previste dalla Legge n. 266/2006 (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.

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione, è stata effettuata una riclassifica dalla voce "Oneri finanziari diversi", alla voce "Altre prestazioni di terzi" dei Costi per servizi per 421mila euro.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2006 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	**2006**	**2005**	**Variazione**
Artesia SAS	16	27	(11)
BBT SE Srl	11.094	0	11.094
Cemat SpA	0	2.271	(2.271)
Cisalpino AG	4.685	3.922	763
East Rail Srl	14	0	14
Ferport Srl	78	0	78
Ferrovie Nord Milano SpA	1.367	732	635
Logistica SA	1.173	0	1.173
Pol Rail Srl	402	70	332
Sideuropa Srl	164	64	100
Sodai SpA	104	0	104
Tilo SA	55	0	55
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	3.292	4.347	(1.055)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	0	92	(92)
Totale	**22.444**	**11.525**	**10.919**

Valori in migliaia di euro

Svalutazioni	2006	2005	Variazione
Cemat Est SA	3	0	3
Consorzio Tren&Bus	0	3	(3)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi SpA	431	1.144	(713)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	8	0	8
Hannibal SpA	160	706	(546)
ICF Intercontainer Interfrigo SA	1.822	0	1.822
Isfort SpA	117	43	74
LTF Sas	0	53	(53)
Logistica SA	0	1.765	(1.765)
Logistica Mediterranea Cargo SA	0	18	(18)
MTO Modena Terminal Operator Srl	0	2	(2)
Porta Sud SpA	0	67	(67)
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	93	0	93
SGT SpA	0	81	(81)
Sodai SpA	0	237	(237)
Sve Rail Italia Srl	76	0	76
Terminal Tremestieri Srl	17	0	17
Tilo SA	0	37	(37)
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	142	0	142
Wisco SpA	633	552	81
Totale	**3.502**	**4.708**	**(1.206)**

Valori in migliaia di euro

Per una più approfondita trattazione di rimanda alla sezione "Immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni in imprese collegate".

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

La gestione straordinaria presenta un saldo negativo di 580.332mila euro, con una variazione in diminuzione di 622.581mila euro rispetto all'esercizio 2005. Essi risultano così composti:

	2006	2005	Variazione
Proventi straordinari			
Plusvalenze da alienazioni	1.007	3.838	(2.831)
Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	66.369	95.603	(29.234)
Utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	3.430	7.672	(4.242)
Sopravvenienze attive	157.042	120.241	36.801
Altri	40.177	14.377	25.800
	268.025	**241.731**	**26.294**
Oneri straordinari			
Minusvalenze da alienazioni	3.462	7.672	(4.210)
Oneri per esodi	442.570	95.603	346.967
Imposte esercizi precedenti	7.000	16.402	(9.402)
Sopravvenienze passive	69.706	71.566	(1.860)
Altri	325.619	8.239	317.380
	848.357	**199.482**	**648.875**
Totale proventi e oneri straordinari	**(580.332)**	**42.249**	**(622.581)**

Valori in migliaia di euro

Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per 21.291mila euro da parte di Trenitalia SpA e l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per 43.272mila euro da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e per 1.806mila 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 (3.430mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;
- le sopravvenienze attive attribuibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (71.724mila euro), a Trenitalia SpA (59.441mila euro) e a Fercredit SpA (18.004mila euro);
- nella voce altri proventi straordinari, multe e penalità applicate da Trenitalia SpA (5.915mila euro) per ritardi o irregolarità nelle forniture e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (17.127mila 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 (276.000mila euro) e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (100.000mila 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 (33.893mila euro) e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (28.833mila euro);
- altri oneri straordinari imputabili essenzialmente a Trenitalia SpA per 320.000mila euro, a seguito della costituzione, avvenuta durante l'esercizio, del Fondo Ristrutturazione del settore Cargo, descritto nei Fondi per Rischi e Oneri nella presente Nota Integrativa.

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 115.559mila euro con una variazione in diminuzione di 54.725mila euro rispetto all'esercizio 2005. Esse risultano così composte:

	2006	2005	Variazione
Imposte correnti			
IRES	2.967	225	2.742
IRAP	125.329	168.041	(42.712)
Proventi da adesione al consolidato fiscale	0	0	0
	128.296	**168.266**	**(39.970)**
Imposte differite e anticipate			
Anticipate	(1.878)	(1.681)	(197)
Differite	(10.859)	3.699	(14.558)
	(12.737)	**2.018**	**(14.755)**
Totale	**115.559**	**170.284**	**(54.725)**

Valori in migliaia di euro

A decorrere dall'esercizio 2004, la Capogruppo e le società controllate hanno aderito al consolidato fiscale.

Con il consolidato nazionale la consolidante effettua, in sede di dichiarazione dei redditi del Gruppo, la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2006 da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo.

Pertanto, le imposte relative all'IRES e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte nell'esercizio dalle società, sono state, ai fini del consolidato, stornate dal conto economico con un impatto positivo pari a 78.901mila euro.

L'IRES residua è relativa alle società che, essendo entrate nell'area di consolidamento nel corso dell'esercizio, non possono aderire al consolidato fiscale per l'anno 2006, in quanto il requisito del controllo previsto all'art. 117 del T.U.I.R. deve sussistere sin dall'inizio di ogni esercizio.

Circa le imposte differite si segnala che l'importo accoglie 12.710mila euro relative a un rilascio di Fondo eccedente da parte della società Ferrovie Real Estate SpA.

SEZIONE 4

Altre informazioni

NUMERO MEDIO DEI DIPENDENTI

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo FS ammonta a 98.447 unità (99.057 unità nell'esercizio 2005). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposta la consistenza media sia del personale della Capogruppo che di quello delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA e Ferrovie Real Estate SpA, secondo la classificazione prevista dal nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro delle Attività Ferroviarie, in vigore dal 2003.

a. Capogruppo e controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA e Ferrovie Real Estate SpA

Personale	2006	2005	Variazione
Dirigenti	1.098	1.125	(27)
Quadri	15.222	15.143	79
Altro personale	77.495	78.470	(975)
Totale	**93.815**	**94.738**	**(923)**

b. Altre società del gruppo

Personale	2006	2005	Variazione
Dirigenti	87	87	0
Quadri	259	240	19
Impiegati	1.109	955	154
Operai	3.177	3.037	140
Totale	**4.632**	**4.319**	**313**
Consistenza media totale	**98.447**	**99.057**	**(610)**

COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

Percipienti	2006	2005	Variazione
Amministratori	10.085 [1-2]	2.244 [1]	7.841
Sindaci	141	142 [1]	
Totale	**10.226**	**2.386**	**7.840**

Valori in migliaia di euro

[1] *La cifra comprende tutti i compensi spettanti al Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione*

[2] *La cifra comprende le somme erogate a titolo di compensi per cessazione incarico del precedente Amministratore Delegato*

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

CAMBI UTILIZZATI AL 31 DICEMBRE 2006 A RAFFRONTO CON L'ESERCIZIO PRECEDENTE

Valute estere	Cambio al 31.12.2005	Cambio medio del 2005	Cambio al 31.12.2006	Cambio medio del 2006
Franco Svizzero	0,6430	0,6459	0,6223	0,6357
Corona Svedese	0,1065	0,1078	0,1106	0,1081
Corona ceca	0,0345	0,0336	0,0364	0,0353

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Nel corso dei precedenti esercizi, come già riportato nel commento alla posta "Debiti", la società TAV SpA ha stipulato alcuni contratti di Interest Rate Swaps al fine di trasformare l'indebitamento verso il sistema bancario e finanziario da tasso variabile a tasso fisso, nonché dei *Forward Rate Swaps* per la copertura del costo dell'eventuale rifinanziamento del *Project Loan Tranche 1* con la Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA). A seguito delle scissioni di rami d'azienda da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, già ampiamente illustrate, quest'ultima società ha acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* per un valore di 574.747mila euro come capitale originario di riferimento, e quote del *Forward Rate Swaps* relativo al *Project Loan Tranche 1* per un valore di 482.606mila euro come capitale originario di riferimento. A seguito dell'accollo da parte dello Stato, secondo quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2007, dei debiti contratti dalla ex Infrastrutture SpA, oggi fusa nella Cassa Depositi e Prestiti, i suddetti contratti di *Forward Rate Swap* sono da considerare in carico allo Stato e non più in capo alle società TAV SpA e RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

La situazione dei contratti risulta essere la seguente:

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair value*
Interest rate swap			
Bei	1.000.000	1.000.000	93.009
Cassa Depositi e Prestiti	250.000	218.750	16.099
Bei	32.000	32.000	2.937
Totale *interest rate swap*	**1.282.000**	**1.250.750**	**112.045**
Interest rate swap			
Infrastrutture SpA oggi fusa nella Cassa Depositi e Prestiti	500.000	500.000	43.133
Infrastrutture SpA oggi fusa nella Cassa Depositi e Prestiti	500.000	500.000	43.120
Accollo da parte dello Stato	1.000.000	1.000.000	86.253
Totale *interest rate swap*	**0**	**0**	**0**

Valori in migliaia di euro

Intermediario *swap*	**Data di stipulazione**	**Data di inizio**	**Data di scadenza**	**Parametro di indicizzazione**	**Tasso fisso**
UBS Warburg	8.4.2002	15.6.2002	15.3.2024	Euribor	5,4830%
Credit Suisse First Boston	22.7.2002	31.12.2002	31.12.2023	Euribor	5,0450%
UBS Warburg	23.7.2002	15.12.2002	15.12.2023	Euribor	5,3060%
UBS Warburg	27.4.2004	9.9.2013	31.7.2004	Euribor	5,755%
Morgan Stanley	28.04.2004	9.09.2013	31.07.2024	Euribor	5,767%

Inoltre, come già illustrato nel commento alla posta "Crediti delle Immobilizzazioni finanziarie verso altri", nell'ambito delle operazioni di cartolarizzazione dei Crediti Iva del 2003 e di cessione dei Crediti Iva conclusa lo scorso marzo, sono stati stipulati tre *Interest Rate Swap*: il primo tra la Capogruppo ed Euterpe Finance, il secondo tra la Capogruppo e Société Générale e il terzo tra TAV SpA e Société Générale.

Nel primo swap la Capogruppo si é impegnata a pagare a Euterpe Finance i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più spread, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'Initial Purchase Price, e a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

In seguito ai rimborsi dei crediti Iva avvenuti nel corso del primo semestre di quest'anno, il "mark-to-market" dell'operazione Euterpe ha visto modificato l'originale criterio di valutazione ed é ora la risultante della media ponderata della valutazione di due IRS aventi equivalenti strutture del capitale residuo ma diverse durate; rispettivamente il primo presenterebbe una durata residua pari a 1 anno (peso 80%) e il secondo pari a 2 anni (peso 20%). In base all'applicazione di tale criterio – ed eliminando dal computo dei cash flows il nuovo semestre dal 20/12/06 al 20/06/07, per il quale la fissazione dei tassi è gia avvenuta – il valore prudenziale di stima risulterebbe negativo e pari a 5.441mila euro.

Negli altri swap, in contropartita di Société Générale, la Capogruppo e TAV SpA si impegnano a pagare alla controparte i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più spread, maturati sul valore di cessione ricevendo gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. Anche in questo caso il "mark-to-

market" di ognuno degli swap è pari alla media ponderata della valutazione di due IRS aventi equivalenti strutture del capitale ma diverse durate; rispettivamente il primo presenterebbe una durata residua pari a 3 anni (peso 70%) e il secondo pari a 5 anni (peso 30%).
Nell'esercizio 2006, infine, Trenitalia SpA ha stipulato, tramite la Capogruppo, sei contratti di *Interest Rate Swap* e nove contratti di *Interest Rate Collar*, finalizzati alla copertura dei rischi di oscillazione dei tassi di interesse dei prestiti obbligazionari concessi dalla Capogruppo e dei mutui erogati dagli istituti di credito. Tutti i contratti di *Interest Rate Collar* conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (base act/360) del Valore Nominale in essere.
Il Valore al Mercato del complessivo portafoglio derivati su tasso di interesse, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, è negativo per Trenitalia SpA ed è pari a 5.390mila euro.
Il dettaglio di tali contratti è riportato nelle seguenti tabelle.

Capogruppo e TAV SpA

Operazione sottostante	**Capitale originario di riferimento**	**Valore nozionale nozionale**	***Fair value***
Interest rate swap			
Cartolarizzazione	Gamba Attiva	Gamba Attiva	
Crediti Iva 2004	700.459	282.213	
	Gamba Passiva	Gamba Passiva	
	830.500	299.000	(5.441)
Cessione Crediti	Gamba Attiva	Gamba Attiva	
Iva 2006	335.191	335.191	
Capogruppo	Gamba Passiva	Gamba Passiva	
	411.541	411.541	0
Cessione Crediti	Gamba Attiva	Gamba Attiva	
Iva 2006	195.465	195.465	
TAV SpA	Gamba Passiva	Gamba Passiva	
	244.864	244.864	0
Totale *interest rate swap*		**1.486.905**	**955.405**

Valori in migliaia di euro

Intermediario *swap*	**Data di stipulazione**	**Data di inizio**	**Data di scadenza**	**Parametro di indicizzazione**	**Tasso fisso**
Euterpe Finance	31.12.2003	27.05.2004	Max 10 anni	Euribor	2,75%
Soc.Gen	07.03.2006	16.03.2006	Max 10 anni	Euribor	2,75%
Soc.Gen	07.03.2006	16.03.2006	Max 10 anni	Euribor	2,75%
5.441					

Trenitalia SpA

Debito coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale nozionale	*Fair value*
Rate swap			
Eurofima8	83.000	83.000	1.217
Eurofima7	32.300	32.300	570
Eurofima6	44.000	44.000	777
Eurofima6	50.000	50.000	465
Eurofima6	50.000	50.000	446
Eurofima6	50.000	50.000	871
Totale *interest rate swap*	**309.300**	**309.300**	**782**

Valori in migliaia di euro

Debito Coperto	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	*Fair Value***	Intermediario *swap*	Data di stipulazione
Interest Rate Collar					
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	600	UBM	16.06.2006
BANCA OPI 2002	60.000	60.000	600	MPS	16.06.2006
BANCA OPI 2002	120.000	120.000	1.596	IMI	11.07.2006
BANCA OPI 2002	72.000	72.000	899	IMI	13.07.2006
BANCA OPI 2002	48.000	48.000	512	MPS	14.07.2006 1
Eurofima 12	100.000	100.000	848	So.Gen.	17.07.2006
Eurofima 12	27.000	27.000	57	So.Gen.	19.09.2006
Eurofima 12	83.000	83.000	330	ABN AMRO	19.09.2006
Eurofima 12	100.000	100.000	62	ABN AMRO	25.10.2006
Totale *Interest Rate Swap*	**670.000**	**670.000**	**4.608**		

Valori in migliaia di euro

Intermediario *swap*	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
SO GEN	30.05.2005	08.06.2006	08.06.2015	EURIBOR	4,085%
UBM	09.06.2006	15.06.2006	15.06.2016	EURIBOR	4,150%
UBM	09.06.2006	15.06.2006	15.06.2016	EURIBOR	4,150%
SO GEN	31.08.2006	15.12.2006	15.06.2016	EURIBOR	4,065%
SO GEN	31.08.2006	15.12.2006	15.06.2016	EURIBOR	4,070%
RBS	10.11.2006	15.12.2006	15.06.2016	EURIBOR	3,960%

Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso CAP	Tasso *Floor*	Premio Annuo
15.12.2006	15.12.2022	EURIBOR	4,70%	3,16%	0.25%
15.12.2006	15.12.2022	EURIBOR	4,70%	3,16%	0.25%
15.12.2006	15.12.2022	EURIBOR	4,90%	3,18%	0.25%
15.12.2006	15.12.2022	EURIBOR	4,90%	3,13%	0.25%
05.12.2006	15.12.2022	EURIBOR	4,85%	3,07%	0.25%
09.10.2006	07.04.2016	EURIBOR	4,70%	2,97%	0.25%
09.10.2006	07.04.2016	EURIBOR	4,18%	3,10%	0.25%
09.10.2006	07.04.2016	EURIBOR	4,12%	3,10%	0.25%
10.04.2007	07.04.2016	EURIBOR	4,22%	3,20%	0.25%

Roma, 4 aprile 2007

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

ALLEGATO 1

Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale

Denominazione	Sede	Capitale sociale	Società partecipante	Percentuale di partecipazione
Ferrovie dello Stato SpA	Roma	38.790.425		
Imprese controllate direttamente				
Trenitalia SpA	Roma	2.569.984	Ferrovie dello Stato SpA	100
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	Roma	32.603.697	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	43.000	Ferrovie dello Stato SpA	100
Ferrovie Real Estate SpA	Roma	773.616	Ferrovie dello Stato SpA	100
Fercredit SpA - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato SpA	100
FS Lab Srl	Roma	100	Ferrovie dello Stato SpA	100
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Centostazioni SpA	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato SpA	59,99
Sogin Srl	Firenze	15.600	Ferrovie dello Stato SpA	55
Imprese controllate indirettamente				
FS Cargo SpA	Roma	49.721	Trenitalia SpA	100
Servizi ferroviari - Serfer SpA	Genova	5.000	FS Cargo SpA	100
Omniaexpress SpA	Roma	3.453	FS Cargo SpA	100
Omnia Logistica SpA	Roma	1.600	FS Cargo SpA	100
Ecolog SpA	Roma	2.000	FS Cargo SpA	100
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Srl	Genova	712	Serfer SpA	51
FS Railfreight Srl (già Cargo Svizzera Italia Srl)	Roma	88	FS Cargo SpA	100
Treno Alta Velocità - TAV SpA	Roma	3.234.086	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.EL.F. Srl	Roma	50	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	100
Metropark SpA	Roma	3.016	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	100
Sita SpA	Firenze	3.605	Sogin Srl	100
Grandi Stazioni Immobiliare Srl (già Grandi Stazioni Retail Srl)	Roma	90	Grandi Stazioni SpA	100

Denominazione	Sede	Capitale sociale	Società partecipante	Percentuale di partecipazione
Grandi Stazioni Servizi Srl	Roma	10	Grandi Stazioni SpA	100
Passaggi SpA	Roma	258	Trenitalia SpA	100
Hydroitalia tre Srl	Roma	30	Trenitalia SpA	100
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA (già Medie Stazioni Due Srl)	Roma	120	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	100
Immobiliare Ferrovie Srl	Roma	50	Ferrovie Real Estate SpA	100
Italcontainer SpA	Milano	5.681	FS Cargo SpA	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50 [1]	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	2.283 [1]	TX Logistik AG	100
Cargo Chemical Srl	Roma	1.200	FS Cargo SpA	99,58
Metroscai Scarl	Roma	10	Ferservizi SpA	75
Italcertifer Scpa	Firenze	480	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA Trenitalia SpA	33,33 33,33
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl	Napoli	480	Serfer SpA	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia SpA	51
Nord Est Terminal SpA - NET SpA	Padova	1.560	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	51
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000 [1]	Grandi Stazioni SpA	51
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	58.791	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	82,42
Società Gestione Terminali Ferro Stradali SGT SpA	Pomezia-RM	200	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA Cemat SpA	43,75 43,75
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Cargo SpA	53,28
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat SpA	51
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	600	FS Cargo SpA	100
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita SpA	51

Valori in migliaia di euro

[1] *Dati espressi in valuta locale*

ALLEGATO 2

Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Denominazione	**Sede**	**Capitale sociale**	**Società partecipante**	**Percentuale di partecipazione**
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	50
Cisalpino AG	Berna	162.500[1]	Trenitalia SpA	50
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia SpA	50
Logistica SA	Levallois	3.637	Trenitalia SpA	50
Tilo SA	Chiasso	2.000[1]	Trenitalia SpA	50
Hannibal SpA	Lucernate di Rho-MI	1.000	Trenitalia SpA	50
Pol Rail Srl	Roma	2.000	FS Cargo SpA	50
Sideuropa Srl	Milano	450	FS Cargo SpA	50
Galleria di base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel Ferroviario del Brennero	50
Istituto Superiore di Formazione e Ricerca Isfort SpA	Roma	1.300	Ferrovie dello Stato SpA Trenitalia SpA RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	19 15 15
Viaggi e Turismo Marozzi Srl	Bari	1.040	Sita SpA	49
Sodai SpA	Milano	15.615	Trenitalia SpA	49
WISCO SpA	Monza	15.615	Trenitalia SpA	49
Porta Sud SpA	Bergamo	709	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	35
Telesistemi Ferroviari - TSF SpA	Roma	77.004	Ferrovie dello Stato SpA	39
Sinter Intermodal Services SpA (già Sinter Inland Terminal SpA)	Milano	1.550	Italcontainer SpA	35

Denominazione	Sede	Capitale sociale	Società partecipante	Percentuale di partecipazione
Società Alpe Adria SpA	Trieste	777	FS Cargo SpA	33,33
East Rail Srl	Trieste	130	FS Cargo SpA	32
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	107.690	Ferrovie dello Stato SpA	14,74
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	1.500	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	50
Terminal Tremestieri Srl	Messina	900	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	33,33
Eurogateway Srl	Novara	99	Cemat SpA Trenitalia SpA	37 11
Novatrans Italia Srl	Milano	100	Cemat SpA	30
Padova Container Service Srl	Padova	516	Cemat SpA	34,50
TRW SA	Bruxelles	6.000	Cemat SpA	21
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100	Cemat SpA	25,10
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat SpA	20
Friuli Terminal Gate SpA	Trieste	350	Cemat SpA	25

Valori in migliaia di euro

[1] *Dati espressi in valuta locale*

ALLEGATO 3

Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

Denominazione	Sede	Capitale sociale	Società partecipante	Percentuale di partecipazione
Imprese controllate				
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato SpA	100 [1]
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100 [2]
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100 [2]
Grandi Stazioni Edicole Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100 [2]
Cemat Est SA	Brest	6.824	Cemat SpA	100 [2]
Sve Rail Italia Srl	Milano	10	Trenitalia SpA	100 [2]
Imprese collegate				
VVO Srl	Genova	10	Grandi Stazioni Edicole Srl	50 [2]
ATI Rom Srl	Bucarest	258	Sita SpA	30 [2]

Valori in migliaia di euro

[1] *ex art. 28 comma 1, D.Lgs. n. 127/91*

[2] *ex art. 28 comma 2a), D.Lgs. n. 127/91*

ALLEGATO 4

Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

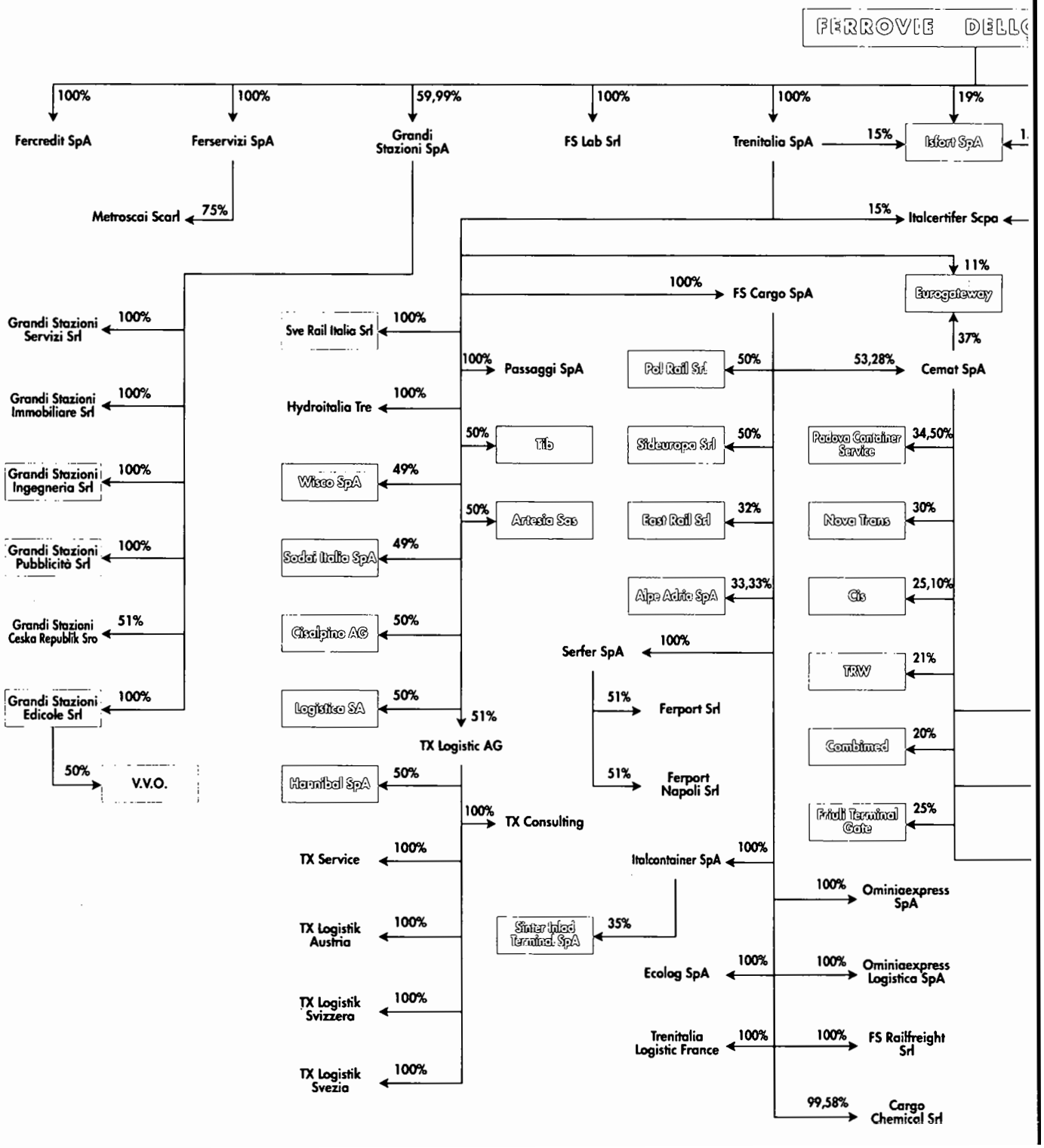
Denominazione	Sede	Capitale sociale	Società partecipante	Percentuale di partecipazione
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	58.791	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	82,42
Società Gestione Terminali Ferro Stradali SGT SpA	Pomezia RM	200	RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	43,75
			Cemat SpA	43,75
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Cargo SpA	53,28
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat SpA	51
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	600	FS Cargo SpA	100
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita SpA	51

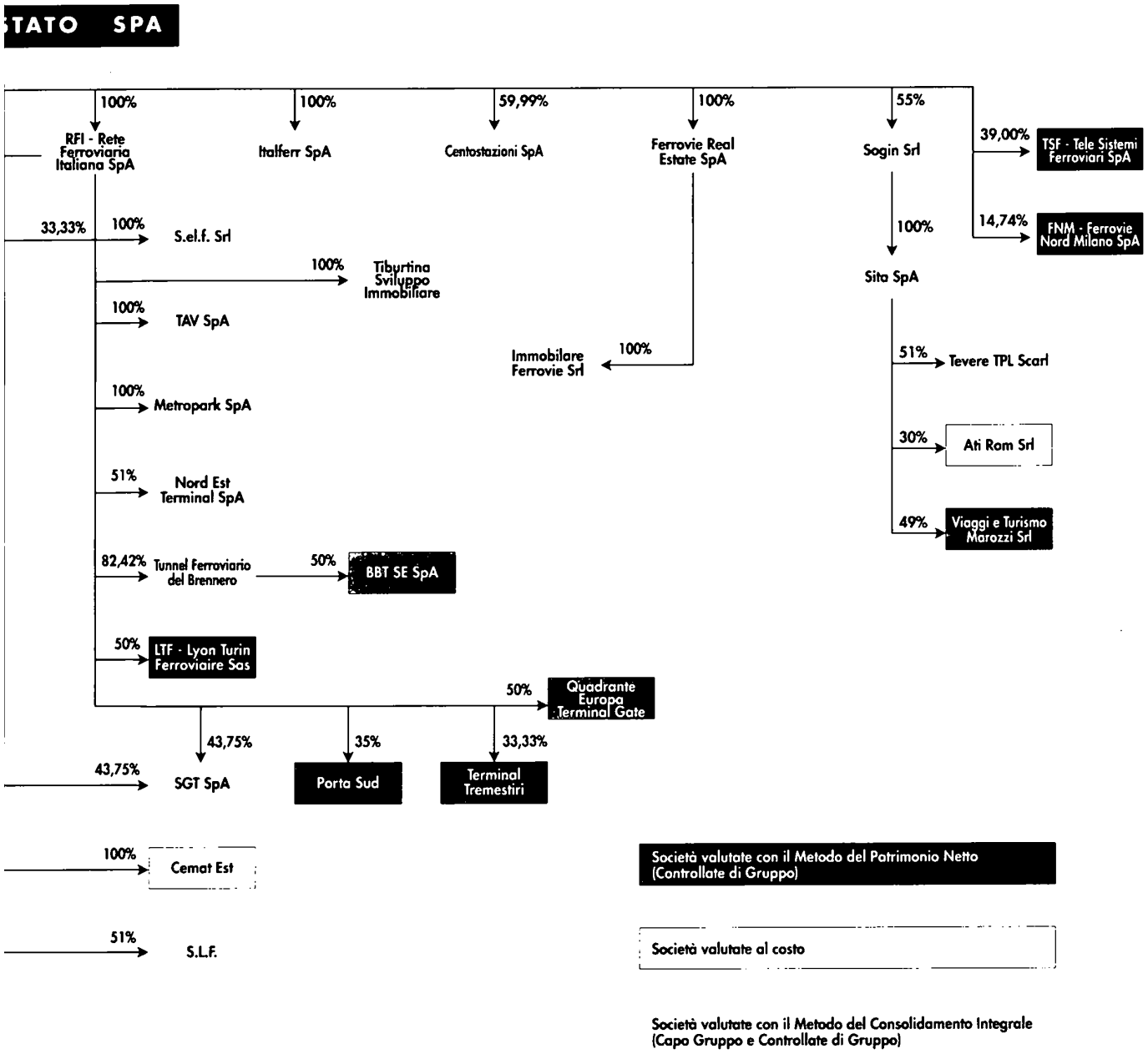
Valori in migliaia di euro

[1] *Dati espressi in valuta locale*

ALLEGATO 5

Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2006




STATO SPA
100%
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA
100%
Italferr SpA
59,99%
Centostazioni SpA
100%
Ferrovie Real Estate SpA
55%
Sogin Srl
39,00%
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA
14,74%
FNM - Ferrovie Nord Milano SpA
33,33%
100%
S.el.f. Srl
100%
Tiburtina Sviluppo Immobiliare
100%
TAV SpA
100%
Metropark SpA
51%
Nord Est Terminal SpA
82,42%
Tunnel Ferroviario del Brennero
50%
BBT SE SpA
50%
LTF - Lyon Turin Ferroviaire Sas
50%
Quadrante Europa Terminal Gate
43,75%
SGT SpA
43,75%
35%
Porta Sud
33,33%
Terminal Tremestiri
100%
Cemat Est
51%
S.L.F.
100%
Immobilare Ferrovie Srl
100%
Sita SpA
51%
Tevere TPL Scarl
30%
Ati Rom Srl
49%
Viaggi e Turismo Marozzi Srl
Società valutate con il Metodo del Patrimonio Netto (Controllate di Gruppo)
Società valutate al costo
Società valutate con il Metodo del Consolidamento Integrale (Capo Gruppo e Controllate di Gruppo)

ALLEGATO 6

Rendiconto finanziario

	2006	2005
Disponibilità monetarie nette iniziali[1]	**2.311.625**	**2.761.810**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo[2]	(2.115.481)	(464.981)
Ammortamenti	1.042.899	1.453.365
Svalutazione di immobilizzazioni	45	799
Variazione netta fondo T.F.R.	58.967	27.573
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(32.567)	(26.524)
Ricavi non monetari[3]	(552.834)	(1.082.659)
Variazione rimanenze	88.202	279.197
Variazione crediti commerciali e diversi	(753.273)	(569.683)
Variazione ratei e risconti attivi	(7.311)	21.255
Variazione Fondi Rischi e oneri	699.300	47.146
Variazione debiti commerciali e diversi	211.568	547.956
Variazione ratei e risconti passivi	(139.447)	82.369
Totale	**(1.499.932)**	**315.813**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
immobilizzazioni immateriali	(101.324)	(174.166)
immobilizzazioni materiali	(7.138.365)	(8.112.230)
partecipazioni	(49.640)	(46.675)
Prezzo di realizzo da alienazioni	354.448	103.946
Variazione Crediti Finanziari	109.770	(142.721)
Variazione delle altre attività immobilizzate	(3.688)	(791)
Totale	**(6.828.799)**	**(8.372.637)**

	2006	2005
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(8.284.924)	4.309.893
Conferimenti dei soci	0	3.005.555
Contributi in conto capitale	17.215.465	291.037
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo	(1.201)	(26)
Variazione capitale e riserva dei terzi	20.780	180
Totale	**8.950.120**	**7.606.639**
Flusso monetario complessivo del periodo	**621.389**	**(450.185)**
DISPONIBILITÀ MONETARIE NETTE FINALI[1]	**2.933.014**	**2.311.625**

Valori in migliaia di euro

[1]Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 829.486 mila nell'esercizio 2005 e 84.333mila euro nell'esercizio 2006

[2]Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi

[3]Rappresentati da utilizzi di fondi rischi e oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" e alla voce E) 20 - "Proventi straordinari"

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2006

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha rimesso al Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2006 redatto in conformità delle disposizioni contenute nel D.Lgs. 9 aprile 1991, n.127, nonché la relazione sulla gestione.

Tale bilancio espone una perdita di € 2.115.480.570 riveniente dalla somma algebrica delle seguenti risultanze (in milioni di euro):

- risultato civilistico di gruppo (4.016)
- rettifiche di consolidamento 1.901
- **risultato consolidato di gruppo (2.115)**

Nella relazione con la quale hanno riferito diffusamente sulla gestione del Gruppo e sulla sua prevedibile evoluzione, gli amministratori hanno messo in evidenza i fatti che hanno caratterizzato un esercizio particolarmente negativo, con evidenti riflessi sul quadro economico-finanziario e patrimoniale del Gruppo.

I ricavi del traffico, sia passeggeri che merci, sebbene aumentati di € 290 milioni non sono riusciti a compensare la riduzione dei ricavi da Stato (- € 501

milioni) conseguente agli interventi di finanza pubblica operati dalla legge finanziaria 2006.

In aggiunta si sono registrati maggiori costi operativi, l'aumento degli oneri per l'ammortamento del materiale rotabile di Trenitalia e degli oneri finanziari.

Il risultato finale è stato poi appesantito da componenti straordinarie connesse alle linee strategiche definite dal piano industriale 2007/2011, che comprendono accantonamenti per 376 milioni destinati alla ristrutturazione industriale e la svalutazione di materiale rotabile del settore Cargo per 320 milioni.

Una connotazione di forte criticità presenta la situazione di Trenitalia, che ha registrato una perdita di esercizio di 1.989,4 milioni di euro, versando per l'intero periodo nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ., che permangono anche al 31.12.2006, tanto che le perdite da ripianare a tale data ammontano a € 1.644,7 milioni - a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni - dopo aver provveduto nel corso dell'esercizio alla ricapitalizzazione per complessivi € 910,7 milioni.

Si rende, pertanto, indispensabile, come fatto presente anche dagli amministratori, procedere ad una forte ricapitalizzazione di Trenitalia, al fine di garantirne la continuità aziendale e sostenerne il programma degli investimenti volto all'ammodernamento del materiale rotabile.

E' da rilevare che un primo intervento di rafforzamento patrimoniale di Trenitalia è stato effettuato con la scissione totale della Ferrovie Real Estate S.p.A. nell'ambito del nuovo piano industriale, per effetto della quale Trenitalia acquisirà, oltre a beni strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario (officine), un beneficio sul patrimonio netto di 510,8 milioni di euro.

Il Gruppo FS, e in particolare RFI, hanno beneficiato di taluni interventi disposti

con le leggi finanziarie 2006 e 2007 e altri provvedimenti, tra cui:

- revisione dei criteri per il calcolo degli ammortamenti della rete tradizionale in base alle quote variabili di produzione (le tratte AV/AC attivate, essendo ancora in preesercizio, non sono state ammortizzate);
- costo a vita intera degli investimenti inclusivo degli oneri finanziari lungo l'intera durata del progetto;
- nuova modalità di finanziamento dell'infrastruttura attraverso contributi in conto impianti;
- contributi quindicennali per l'AV/AC e per la rete tradizionale di € 100 milioni dal 2006 e di ulteriori € 100 milioni dal 2007; detti contributi sono stati attualizzati, per l'importo complessivo di 2.900 milioni (al netto della somma riscossa di 100 milioni), stipulando con la Cassa Depositi e Prestiti un mutuo per 2.180 milioni;
- contributo in conto impianti di € 1,8 miliardi, incassato nel 2006 (1,4 miliardi a favore di TAV e il residuo a favore di RFI);
- accollo da parte dello Stato del debito per € 12.870 milioni verso la Cassa Depositi e Prestiti (già ISPA) relativo al sistema AV/AC. Pertanto l'indebitamento complessivo del Gruppo è passato da € 26.486 milioni a € 18.413 milioni.

Alla luce di quanto precede è stato elaborato il citato piano industriale 2007/2011, che si propone l'obiettivo del raggiungimento dell'equilibrio economico del Gruppo nell'esercizio 2009, mediante:

- azioni volte al contenimento ed all'ottimizzazione dei costi generali, al miglioramento della qualità del servizio ferroviario ed alla razionalizzazione

industriale ed organizzativa del Gruppo;

- attuazione, nell'arco del piano, della manovra di adeguamento delle tariffe passeggeri per la media/lunga percorrenza;
- certezza dei rapporti con lo Stato che trovano la loro definizione nei contratti di servizio pubblico (Trenitalia) e di programma (RFI);
- ripristino di un adeguato livello di risorse pubbliche per assicurare la copertura dei fabbisogni connessi agli obblighi di servizio verso lo Stato e le Regioni e alla prosecuzione degli investimenti infrastrutturali;
- forte ricapitalizzazione di Trenitalia per affrontare in modo strutturale la situazione di crisi finanziaria della società.

Il Collegio Sindacale, tenuto presente che il controllo contabile sulla Società è stato svolto dalla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del codice civile, fa presente che - in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n.127/91 e nell'art. 2409 ter cod.civ. - il controllo e l'accertamento della regolarità del bilancio consolidato, in uno con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento, sono attribuiti alla predetta società di revisione, che ha rilasciato apposita relazione di conformità.

Il Consiglio di Amministrazione, nella sua relazione, ha illustrato l'attività e i risultati delle società del gruppo oggetto del consolidamento, ivi compresa l'attività di ricerca e sviluppo, indicando altresì i fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione.

Nella nota integrativa è illustrata l'area di consolidamento (che rispetto al

precedente esercizio è variata con l'ingresso delle società CEMAT S.p.A., S.L.F. S.r.l., S.G.T. S.p.A., Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni S.p.A., Tevere TPL S.c.a.r.l. e Trenitalia Logistic France SAS) e sono indicati i criteri adottati nel processo di consolidamento nonché i criteri di valutazione.

Il Collegio Sindacale ha constatato quanto segue:

- l'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D.lgs. n. 127/1991;
- le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri diffusamente enunciati nella nota integrativa;
- le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A. detiene una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50%, sono valutate con il metodo del patrimonio netto;
- le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato con le modalità indicate nella nota integrativa.

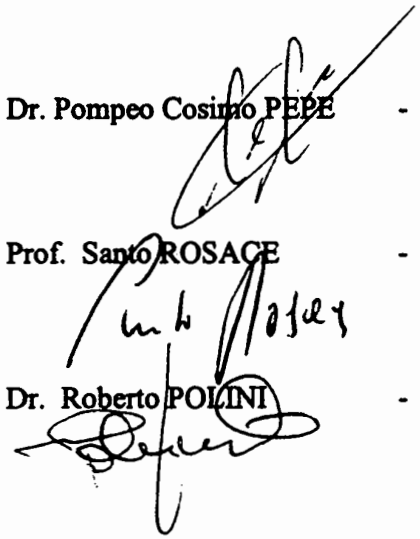
Il Collegio, inoltre, prende atto che:

- le risultanze di bilancio riferite al 2006 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;
- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, secondo le disposizioni del Codice Civile e del D.Lgs.127/91, salvo gli effetti di leggi specifiche;

- **per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della capogruppo al 31.12.2006 e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o predisposti dai Consigli di Amministrazione.**

Roma, 5 aprile 2007

IL COLLEGIO SINDACALE



Dr. Pompeo Cosimo PEPE - (Presidente)

Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Dr. Roberto POLINI - (Sindaco effettivo)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2006. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli Amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 13 giugno 2006.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2006 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico consolidati delle Ferrovie dello Stato SpA.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Come descritto dagli Amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", nell'esercizio 2006, come nel precedente, il Gruppo ha sostenuto significative perdite principalmente a causa della partecipata Trenitalia SpA, per la quale, in assenza di interventi correttivi, sarebbe a rischio sia la capacità

reddituale che finanziaria. Inoltre, la Legge Finanziaria 2006, tra l'altro, ha significativamente ridotto (sia per il 2006 che per gli esercizi successivi) le risorse a disposizione della partecipata Rete Ferroviaria Italiana SpA rispetto a quanto convenuto nell'ambito del Contratto di Programma, generando il negativo risultato dell'esercizio, nonché squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario; parimenti, per la partecipata Trenitalia SpA, la sopra citata Legge ha ridotto i corrispettivi previsti dal Contratto di Servizio con conseguenti riflessi economici e finanziari.

Alla luce di quanto sopra, gli Amministratori delle controllate e della Capogruppo, hanno definito dei nuovi piani industriali 2007/2011 (oggetto di analisi e discussione con l'Azionista ultimo), rispetto ai lineamenti di piano 2006/2010 approvati lo scorso anno, che prevedono, tra l'altro:

- per Trenitalia SpA, differenziati interventi dal lato dei ricavi e di recupero di efficienza su vari settori di business, indirizzati a perseguire il ritorno all'equilibrio economico. Nel risultato dell'esercizio sono pertanto riflessi anche gli accantonamenti effettuati per gli oneri straordinari previsti. Gli Amministratori hanno evidenziato che il suddetto piano, elaborato al fine di garantire la continuità aziendale, prevede, oltre alle azioni individuate e ricadenti sotto il diretto controllo della partecipata e della Capogruppo, il fondamentale sostegno da parte dell'Azionista ultimo per il supporto al capitale necessario ai sensi di legge lungo la durata del piano e per finanziare gli investimenti da effettuare. Alcune delle azioni delineate (aumento delle tariffe, progetto di apporto patrimoniale etc.) hanno già trovato attuazione nei primi mesi del 2007;

- per Rete Ferroviaria Italiana, anche alla luce dei vincoli gestionali propri previsti dalla Legge per il gestore dell'infrastruttura, la necessità i) di ottenere in futuro contributi in conto esercizio ad un livello almeno pari ai trasferimenti ante 2006, ii) di sottoscrivere il nuovo Contratto di programma 2007/2011 al fine di poter definire gli impegni da assumere ed i servizi da prestare in un contesto di regole certe quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie dei trasferimenti e, iii) di ricevere dallo Stato le tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonché il periodico adeguamento del canone d'accesso all'infrastruttura.

L'attuazione dei suddetti piani prevede un progressivo miglioramento per riportare il Gruppo in condizioni di sostenibilità economica a livello di risultato operativo entro il 2009 e, in termini di risultato netto, entro il 2011.

4.2 La Legge n° 266/2006 (Legge Finanziaria 2006) introducendo rilevanti novità per la controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA - gestore dell'infrastruttura ferroviaria - ha in particolare, i) all'articolo 1, comma 86, modificato il criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi in conto impianti e ii) all'articolo 1, comma 87, introdotto, in luogo dell'ammortamento economico/tecnico, il metodo di ammortamento "a quote variabili in base ai volumi di produzione". Gli Amministratori, nell'evidenziare che tali innovazioni non hanno influenzato il risultato di Gruppo, hanno illustrato nella nota integrativa le modalità con cui le stesse sono state applicate ed i relativi effetti sul bilancio consolidato.

4.3 Come indicato dagli Amministratori nella nota integrativa nell'ambito del paragrafo "Criteri di valutazione di Gruppo", il bilancio consolidato al 31 dicembre 2006 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2006 sono iscritti: i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 24 miliardi di Euro (22,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2005), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 2,3 miliardi di Euro (4,2 miliardi di Euro al 31 dicembre 2005) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli Amministratori hanno indicato i) le motivazioni della riclassifica di quota parte del Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari (1,9 miliardi di Euro) all'Integrazione Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98, ii) le ragioni per le quali non è stato

utilizzato il Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per la parte dei costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato, iii) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (1 miliardo di Euro al 31 dicembre 2005), e iv) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2006 (24 miliardi di Euro), tenuto conto di quanto descritto nel precedente punto 4.2, è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

4.4 Come indicato nella relazione sulla gestione al paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari", sono in corso alcune indagini e procedimenti giudiziari. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non si prospettano oneri a carico del Gruppo.

Roma, 5 aprile 2007

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

PAGINA BIANCA

Bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2006

PAGINA BIANCA

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)	**0**	**0**	**0**
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	28.501.267	30.092.776	(1.591.509)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	540.797	2.852.557	(2.311.760)
7. Altre	0	7.364	(7.364)
Totale I	**29.042.064**	**32.952.697**	**(3.910.633)**
II. Immobilizzazioni materiali			
3. Attrezzature industriali e commerciali	51.910	98.001	(46.091)
4. Altri beni	5.754.518	5.825.198	(70.680)
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	845	55.524	(54.679)
Totale II	**5.807.273**	**5.978.723**	**(171.450)**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	35.355.015.720	33.738.936.859	1.616.078.861
b. Imprese collegate	53.446.037	53.446.037	0
d. Altre imprese	133.648.129	133.648.129	0
Totale 1	35.542.109.886	33.926.031.025	1.616.078.861
2. Crediti			
a. verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*4.050.258*	*2.951.077.194*	*(2.947.026.936)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*2.102.700.000*	*2.113.921.172*	*(11.221.172)*
Totale a	2.106.750.258	5.064.998.366	(2.958.248.108)
d. verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*68.845.376*	*67.006.659*	*1.838.717*
Totale d	68.845.376	67.006.659	1.838.717
Totale 2	2.175.595.634	5.132.005.025	(2.956.409.391)
Totale III	**37.717.705.520**	**39.058.036.050**	**(1.340.330.530)**
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	**37.752.554.857**	**39.096.967.470**	**(1.344.412.613)**
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
6. Cespiti radiati da alienare	0	275.506	(275.506)
Totale I	**0**	**275.506**	**(275.506)**
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*289.237*	*161.184*	*128.053*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 1	289.237	161.184	128.053

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*1.606.420.176*	*1.090.460.745*	*515.959.431*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 2	1.606.420.176	1.090.460.745	515.959.431
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*126.018*	*73.539*	*52.479*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 2	126.018	73.539	52.479
4 bis. Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*2.219.051.190*	*1.204.933.864*	*1.014.117.326*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*855.149.996*	*1.491.755.746*	*(636.605.750)*
Totale 4bis	3.074.201.186	2.696.689.610	377.511.576
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*70.409.610*	*816.453.126*	*(746.043.516)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 5	70.409.610	816.453.126	(746.043.516)
Totale II	**4.751.446.227**	**4.603.838.204**	**147.608.023**
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	2.420.189.451	935.309.086	1.484.880.365
3. Denaro e valori in cassa	31.798	22.212	9.586
4. Conti correnti di Tesoreria	52.686.362	38.768.882	13.917.480
Totale IV	**2.472.907.611**	**974.100.180**	**1.498.807.431**
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	**7.224.353.838**	**5.578.213.890**	**1.646.139.948**
D. RATEI E RISCONTI			
II Altri ratei e risconti	**9.365.609**	**3.172.418**	**6.193.191**
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	**9.365.609**	**3.172.418**	**6.193.191**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**44.986.274.304**	**44.678.353.778**	**307.920.526**

Valori in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale sociale	**38.790.425.485**	**38.790.425.485**	**0**
IV. Riserva legale	**10.423.539**	**10.423.539**	**0**
VII. Altre riserve			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
VIII. Utili (perdite) portate a nuovo	**(718.974.390)**	**(174.703.668)**	**(544.270.722)**
IX. Utile (Perdita) del periodo/esercizio	**(1.937.481.505)**	**(544.270.722)**	**(1.393.210.783)**
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	**36.172.290.111**	**38.109.771.616**	**(1.937.481.505)**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
2. Per imposte, anche differite	208.748.002	148.221.760	60.526.242
3. Altri	69.540.379	67.033.892	2.506.487
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	**278.288.381**	**215.255.652**	**63.032.729**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**24.721.063**	**25.276.667**	**(555.604)**
D. DEBITI			
1. Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*2.092.400.000*	*1.492.400.000*	*600.000.000*
Totale 1	2.092.400.000	1.492.400.000	600.000.000
5. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*113.119.898*	*0*	*113.119.898*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*2.066.738.496*	*0*	*2.066.738.496*
Totale 5	2.179.858.394	0	2.179.858.394
6. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*70.234*	*0*	*70.234*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 6	70.234	0	70.234
7. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*21.731.647*	*27.901.931*	*(6.170.284)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 7	21.731.647	27.901.931	(6.170.284)
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*2.920.313.344*	*3.426.083.634*	*(505.770.290)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*958.797.836*	*1.033.292.110*	*(74.494.274)*
Totale 9	3.879.111.180	4.459.375.744	(580.264.564)
10. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*6.534.175*	*29.322.560*	*(22.788.385)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 10	6.534.175	29.322.560	(22.788.385)

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
12. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*2.866.010*	*3.286.732*	*(420.722)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 12	2.866.010	3.286.732	(420.722)
13. Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*3.275.459*	*3.771.625*	*(496.166)*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 13	3.275.459	3.771.625	(496.166)
14. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	*312.239.367*	*309.356.453*	*2.882.914*
- esigibili oltre l'esercizio successivo	*0*	*0*	*0*
Totale 14	312.239.367	309.356.453	2.882.914
TOTALE D. DEBITI	**8.498.086.466**	**6.325.415.045**	**2.172.671.421**
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	**12.888.283**	**2.634.798**	**10.253.485**
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	**12.888.283**	**2.634.798**	**10.253.485**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**44.986.274.304**	**44.678.353.778**	**307.920.526**

Valori in euro

Conto d'ordine

	31.12.2006	31.12.2005	VARIAZIONE
1. Rischi			
1.1 Fidejussioni			
- a favore di imprese controllate	17.549.782	123.496.694	(105.946.912)
- a favore di altri	3.513.990.182	2.149.704.617	1.364.285.565
Totale 1	**3.531.539.964**	**2.273.201.311**	**1.258.338.653**
4. Altri conti d'ordine			
4.1 Fondo di solidarietà	22.309.844	21.045.857	1.263.987
4.2 Somme da erogare a controllate per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	2.179.858.394	0	2.179.858.394
4.3 Contributi da ricevere dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	2.900.000.000	0	2.900.000.000

Valori in euro

Conto economico

	2006	2005	VARIAZIONE
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**56.574.401**	**55.438.688**	**1.135.713**
5. Altri ricavi e proventi			
a. contributi in conto esercizio	83.788	126.188	(42.400)
b. altri ricavi e proventi	113.261.846	113.455.467	(193.621)
Totale 5	**113.345.634**	**113.581.655**	**(236.021)**
TOTALE A. VALORE DELLA PRODUZIONE	**169.920.035**	**169.020.343**	**899.692**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	**163.997**	**205.811**	**(41.814)**
7. Per servizi	**132.771.113**	**133.677.586**	**(906.473)**
8. Per godimento beni di terzi	**9.614.634**	**9.817.793**	**(203.159)**
9. Per il personale			
a. salari e stipendi	42.353.176	46.834.483	(4.481.307)
b. oneri sociali	9.460.553	11.288.253	(1.827.700)
c. trattamento di fine rapporto	3.515.623	3.600.849	(85.226)
e. altri costi	11.438.967	2.965.884	8.473.083
Totale 9	**66.768.319**	**64.689.469**	**2.078.850**
10. Ammortamenti e svalutazioni			
a. ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	14.454.289	14.450.628	3.661
b. ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.040.905	1.938.944	101.961
d. svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	1.346	1.667	(321)
Totale 10	**16.496.540**	**16.391.239**	**105.301**
12. Accantonamenti per rischi	**12.511.757**	**8.232.234**	**4.279.523**
14. Oneri diversi di gestione	**16.111.755**	**17.150.078**	**(1.038.323)**
TOTALE B. COSTI DELLA PRODUZIONE	**254.438.115**	**250.164.210**	**4.273.905**
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	**(84.518.080)**	**(81.143.867)**	**(3.374.213)**
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	*88.286.055*	*51.498.824*	*36.787.231*
- in altre imprese	*1.781.387*	*1.807.531*	*(26.144)*
Totale 15	**90.067.442**	**53.306.355**	**36.761.087**

(segue)

(segue)

	2006	2005	VARIAZIONE
16. Altri proventi finanziari			
a. da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	*71.190.652*	*46.089.070*	*25.101.582*
d. proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	*37.370.650*	*28.116.241*	*9.254.409*
- da altri	*57.262.085*	*56.168.726*	*1.093.359*
Totale d	94.632.735	84.284.967	10.347.768
Totale 16	**165.823.387**	**130.374.037**	**35.449.350**
17. Interessi e altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate e collegate	*59.384.145*	*48.260.824*	*11.123.321*
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	*56.594.287*	*21.960.518*	*34.633.769*
- oneri finanziari diversi	*10.679.526*	*2.339.174*	*8.340.352*
Totale 17	**126.657.958**	**72.560.516**	**54.097.442**
17 bis. Utili e (perdite) su cambi	**4.839.591**	**1.272.799**	**3.566.792**
TOTALE C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**134.072.462**	**112.392.675**	**21.679.787**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
19. Svalutazioni			
a. di partecipazioni	1.989.616.195	571.346.605	1.418.269.590
TOTALE D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	**(1.989.616.195)**	**(571.346.605)**	**(1.418.269.590)**
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi straordinari			
- altri proventi	7.738.087	5.365.611	2.372.476
Totale 20	**7.738.087**	**5.365.611**	**2.372.476**
21. Oneri straordinari			
- imposte relative a esercizi precedenti	2.828.550	2.723.320	105.230
- altri oneri	429.229	3.315.216	(2.885.987)
Totale 21	**3.257.779**	**6.038.536**	**(2.780.757)**
TOTALE E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**4.480.308**	**(672.925)**	**5.153.233**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+-C+-D+-E)	**(1.935.581.505)**	**(540.770.722)**	**(1.394.810.783)**
22. Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a. imposte correnti	(1.900.000)	3.500.000	1.600.000
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(1.937.481.505)**	**(544.270.722)**	**(1.393.210.783)**

Valori in euro

Nota integrativa

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2006 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Per quanto riguarda l'attività della società e i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, altre parti correlate e collegate di controllate.

Si segnala che, in presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza alla vigente normativa, la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di gruppo di 36.322.172mila euro e una perdita d'esercizio di pertinenza del gruppo di 2.119.340mila euro.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2006 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2006 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell' esercizio precedente.

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscrittó, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzate in cinque anni.

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valo-

ri delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Attrezzature industriali:	
Macchinari e attrezzature	10%
Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni:	
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Attrezzature varie	12% e 25%

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi e oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio e il presunto valore di realizzo.

RIMANENZE

Sono costituite da cespiti radiati da alienare, iscritti al minore tra il valore netto contabile e il presunto valore di realizzo.

CREDITI E DEBITI

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal

personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti e oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Sono iscritte al valore nominale.

RATEI E RISCONTI ATTIVI E PASSIVI

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte, anche differite, accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro, nonché i saldi delle imposte per Ires trasferite dalle società controllate che hanno aderito al consolidato fiscale.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO E FONDO INDENNITÀ DI BUONUSCITA

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Il fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente all'art. 2120, commi 4 e 5, Codice civile.

CONTI D'ORDINE

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

PARTITE IN MONETA ESTERA

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e del circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

RICAVI E COSTI

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

CONTRIBUTI

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

DIVIDENDI

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale. Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite riportabili a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di ragionevole certezza circa il loro realizzo.

SEZIONE 3

Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale attivo

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 29.042mila euro con una variazione in diminuzione di 3.911mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

TABELLA 1. COSTO ORIGINARIO

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decr.nti per dismissioni e altre variazioni	Trasfer.nti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2006
Costi di impianto e di ampliamento					
Spese di costituzione e aumento di capitale	3	0	0	0	3
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
Spese di ricerca e sviluppo	916	0	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	92.814	0	0	12.856	105.670
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.853	10.488	(1)	(12.799)	541
Altre	67	0	0	0	67
Totale	**96.653**	**10.488**	**(1)**	**57**	**107.197**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 2. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decr.nti per dismissioni e altre variazioni	Valori al 31.12.2006
Costi di impianto e di ampliamento				
Spese di costituzione e aumento di capitale	3	0	0	3
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
Spese di ricerca e sviluppo	916	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	62.722	14.447	0	77.169
Altre	60	7	0	67
Totale	**63.701**	**14.454**	**0**	**78.155**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 3. VALORI NETTI

	31.12.2005			31.12.2006		
Immobilizzazioni immateriali	**Costo originario**	**Amm.nti e svalutazioni**	**Valori netti**	**Costo originario**	**Amm.nti e svalutazioni**	**Valori netti**
Costi di impianto e di ampliamento						
Spese di costituzione e aumento di capitale	3	(3)	0	3	(3)	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
Spese di ricerca e sviluppo	916	(916)	0	916	(916)	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	92.814	(62.722)	30.092	105.670	(77.169)	28.501
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.853	0	2.853	541	0	541
Altre	67	(60)	7	67	(67)	0
Totale	**96.653**	**(63.701)**	**32.952**	**107.197**	**(78.155)**	**29.042**

Valori in migliaia di euro

La posta è costituita quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo.

Ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio si è provveduto a effettuare una diversa classifica degli investimenti in corso di realizzazione dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti - Beni materiali" a "Immobilizzazioni in corso e acconti - Beni immateriali"; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2005 per 385mila euro.

L'incremento dell'esercizio è dovuto a maggiori investimenti per software.

L'importo di 1mila euro nella colonna "Decrementi per dismissioni e altre variazioni" è

relativo alla svalutazione di Immobilizzazioni in corso e acconti per mancati trasferimenti a cespiti effettuati nell'esercizio 2001, mentre il valore di 57mila euro in evidenza nella colonna "Trasferimenti da Lic e riclassifiche" è relativo a una riclassifica di beni prima in evidenza nella voce "Altri beni - macchine d'ufficio" e trasferite alla voce "Immobilizzazioni immateriali - Software".

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 5.807mila euro con una variazione in diminuzione di 171mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

TABELLA 1. COSTO ORIGINARIO

Immobilizzazioni materiali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decr.nti per dismissioni e altre variazioni	Trasfer.nti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2006
Attrezzature industriali e commerciali	365	0	(5)	0	360
Altri beni	33.810	0	(355)	1.927	35.382
Immobilizzazioni in corso e acconti	56	1.929	0	(1.984)	1
Totale	**34.231**	**1.929**	**(360)**	**(57)**	**35.743**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 2. FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Immobilizzazioni materiali	Valori al 31.12.2005	Incrementi	Decr.nti per dismissioni e altre variazioni	Valori al 31.12.2006
Attrezzature industriali e commerciali	267	47	(5)	309
Altri beni	27.985	1.994	(352)	29.627
Totale	**28.252**	**2.041**	**(357)**	**29.936**

Valori in migliaia di euro

TABELLA 3. VALORI NETTI

	31.12.2005			31.12.2006		
Immobilizzazioni immateriali	**Costo originario**	**Fondo Amm.nti e svalutazioni**	**Valori netti**	**Costo originario**	**Fondo Amm.nti e svalutazioni**	**Valori netti**
Attrezzature industriali e commerciali	365	(267)	98	360	(309)	51
Altri beni	33.810	(27.985)	5.825	35.382	(29.627)	5.755
Immobilizzazioni in corso e acconti	56	0	56	1	0	1
Totale	**34.231**	**(28.252)**	**5.979**	**35.743**	**(29.936)**	**5.807**

Valori in migliaia di euro

Gli incrementi dell'esercizio ammontano a 1.929mila euro.

La colonna "Decrementi per dismissioni" è relativa a beni quasi completamente ammortizzati che sono stati eliminati dal ciclo produttivo, la cui perdita è evidenziata alla voce E. 21 tra gli Oneri straordinari - altri oneri (3mila euro).

La colonna "Trasferimenti da Lic e riclassifiche" evidenzia un valore negativo di 57mila euro dovuto a una diversa classificazione da macchine d'ufficio che sono state trasferite nelle Immobilizzazioni immateriali - Software.

Ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio si è provveduto a effettuare una diversa classifica degli investimenti in corso di realizzazione dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti - Beni materiali" a "Immobilizzazioni in corso e acconti - Beni immateriali"; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2005 per 385mila euro.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 37.717.706mila euro con una variazione in diminuzione di 1.340.331mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 35.542.110mila euro con una variazione in aumento di 1.616.079mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

La voce ammonta a 35.355.016mila euro e si è movimentata come segue:

	Valori al 31.12.2005	Movimenti dell'esercizio Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2006
Costo originario						
Centostazioni SpA	3.050					3.050
Fercredit SpA	31.413					31.413
Ferrovie Real Estate SpA	749.622	0	0	23.994	0	773.616
Ferservizi SpA	43.207					43.207
FS Lab Srl	1.000		(213)			787
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601
Italferr SpA	8.047					8.047
RFI SpA	30:822.087	2.694.692	0	(23.994)	0	33.492.785
SAP Srl in liquidazione	3.053	490	0	0	0	3.543
Sogin Srl	58.980	247				59.227
Trenitalia SpA	2.921.677	910.757	(1.262.450)	0	0	2.569.984
Totale a	34.659.737	3.606.186	(1.262.663)	0	0	37.003.260
Svalutazioni dirette	0	0	0	0	0	0
Totale b	0	0	0	0	0	0
Fondo svalutazione						
SAP Srl in liquidazione	3.053			0	490	3.543
Trenitalia SpA	917.747	1.644.701	(917.747)			1.644.701
Totale c	920.800	1.644.701	(917.747)	0	490	1.648.244
Totale a-b-c	**33.738.937**	**1.961.485**	**(344.916)**	**0**	**(490)**	**35.355.016**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni riguardano:

- L'aumento del capitale sociale della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è correlato alla riduzione dei crediti per i versamenti in conto futuri aumenti di capitale (2.644.692mila euro) risultanti al 31 dicembre 2005 e al versamento in conto capitale dei dividendi 2005 percepiti dalla società Ferrovie Real Estate SpA (50.000mila euro) da destinare agli investimenti;
- il versamento a fondo perduto alla società Sap Srl in liquidazione di 490mila euro. Per quanto riguarda il fondo svalutazione partecipazioni si precisa che per la società Sap Srl in liquidazione esso è stato adeguato al valore del costo attraverso una riclassifica di quota parte delle somme accantonate al 31 dicembre 2005 al Fondo rischi e oneri il cui importo residuo ammonta a 6.668mila euro e corrisponde al valore negativo del patrimonio netto al 31 dicembre 2006;
- l'incremento della partecipazione nella controllata Sogin SpA per 247mila euro, è da porre in relazione agli importi versati e da versare per integrazione del prezzo di acquisto della partecipazione, in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002;
- le variazioni intervenute nella controllata Trenitalia SpA hanno riguardato:
  – l'incremento del capitale sociale per 151.794mila euro mediante utilizzazione del

credito relativo alla cessione del ramo d'azienda trasporti, per l'ammontare della rata scaduta il 1° gennaio 2006,

- l'abbattimento del capitale sociale (1.262.450mila euro), attraverso l'utilizzo del fondo svalutazione partecipazioni già accantonato al 31.12.2005 (917.747mila euro) e la rilevazione della perdita per 344.703mila euro rilevata a rettifica delle attività finanziarie.

Il capitale è stato poi ripristinato per 758.963mila euro mediante utilizzazione del credito residuo relativo alla cessione del ramo d'azienda trasporti. La partecipazione è stata ulteriormente svalutata al 31.12.2006 per 1.644.701mila euro mediante adeguamento del fondo svalutazione relativo, sulla base della perdita di valore al 31 dicembre 2006;

- la svalutazione della partecipazione FS Lab Srl per 213mila euro a seguito abbattimento del capitale sociale per perdite registrate al 31 dicembre 2005;
- le "Altre variazioni" in diminuzione della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e incremento della controllata Ferrovie Real Estate SpA per 23.994mila euro sono dovute all'effetto netto di una scissione in incremento del patrimonio della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e in decremento della controllata Ferrovie Real Estate SpA per 46.006mila euro, avvenuta in data 24 gennaio 2006, e una scissione in diminuzione della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e in aumento della controllata Ferrovie Real Estate SpA per 70.000mila euro, avvenuta in data 4 agosto 2006.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

La voce ammonta a 53.446mila euro e non si è movimentata nel corso dell'esercizio:

	Valori al 31.12.2005	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2006
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061
Isfort SpA	354				354
TSF SpA	30.031				30.031
Totale	**53.446**	**0**	**0**	**0**	**53.446**

Valori in migliaia di euro

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 133.648mila euro e non si è movimentata nel corso dell'esercizio:

	Valori al 31.12.2005	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2006
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
BCC Bureau Central de Clearing	7				7
Consorzio E.T.L.	10				10
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	200				200
Eurofima	133.325				133.325
Fondazione Accademia S.Cecilia	5				5
Hit Rail B.V.	97				97
Turismark	4				4
Totale	**133.648**	**0**	**0**	**0**	**133.648**

Valori in migliaia di euro

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utili (perdite) dell'esercizio	Patrimonio netto al 31.12.2006	% di partecip.ne FS	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di bilancio al 31.12.2006	Variazione
Controllate:							
Centostazioni SpA	8.333	5.002	41.669	59,99%	24.997	3.050	(21.947)
Fercredit SpA	32.500	9.453	66.350	100%	66.350	31.413	(34.937)
Ferrovie Real Estate SpA	773.616	30.965	1.028.215	100%	1.028.215	773.616	(254.599)
Ferservizi SpA	43.000	1.284	45.481	100%	45.481	43.208	(2.273)
FS Lab Srl	100	(2)	785	100%	785	787	2
Grandi Stazioni SpA	4.304	17.079	92.786	59,99%	55.662	17.601	(38.061)
Italferr SpA	14.186	16.539	49.203	100%	49.203	8.047	(41.156)
RFI SpA	32.603.697	(196.966)	33.298.030	100%	33.298.030	33.492.785	194.755
SAP Srl in liquidazione	997	0	(6.668)	100%	(6.668)	0	6.668
Sogin Srl	15.600	271	37.674	55%	20.721	59.225	38.504
Trenitalia SpA	2.569.984	(1.989.404)	925.283	100%	925.283	925.283	0
Totale					**35.508.059**	**35.355.015**	**(153.044)**
Collegate:							
Ferrovie Nord Milano SpA[1]	107.690	5.387	180.162	14,74%	26.558	23.061	(3.497)
Isfort SpA	1.300	(237)	1.903	19%	361	354	(7)
TSF SpA	77.004	8.199	90.420	39%	35.264	30.031	(5.233)
Totale					**62.183**	**53.446**	**(8.737)**
Totale controllate e collegate					**35.570.243**	**35.408.461**	**(161.782)**

Valori in migliaia di euro

[1] *Il raffronto è stato effettuato con i dati del bilancio 2005*

Per la differenza tra valore di carico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.
Per la società Trenitalia SpA si è provveduto a adeguare il fondo svalutazione partecipazioni sulla base della perdita registrata dalla società al 31 dicembre 2006, come già commentato in precedenza.
La differenza fra valore di carico di Sogin Srl e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è da ricondurre prevalentemente al maggior prezzo corrisposto per l'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca; esso si è ulteriormente incrementato, in relazione agli importi versati e da versare per integrazione del prezzo di acquisto della partecipazione in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	**Sede legale**
Controllate:	
Centostazioni SpA	Via Bartolomeo Eustachio, 8 - 00161 ROMA
Fercredit Servizi Finanziari SpA	Via Sommacampagna,19 - 00185 ROMA
Ferrovie Real Estate SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
Ferservizi SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
FS Lab Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
Grandi Stazioni SpA	Via Giolitti, 34 - 00185 ROMA
Italferr SpA	Via Marsala, 53 - 00185 ROMA
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
SAP Srl in liquidazione	Viale dello Scalo San Lorenzo, 16 - 00185 ROMA
Sogin Srl	Viale dei Cadorna, 105 - 50129 FIRENZE
Trenitalia SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
Collegate:	
Ferrovie Nord Milano SpA	Piazzale Cadorna, 14 - 20123 MILANO
Isfort SpA	Via Savoia, 19 - 00198 ROMA
TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA	Via Vito Giuseppe Galati, 71 - 00155 ROMA

Crediti

La voce ammonta a 2.175.596mila euro con una variazione in diminuzione di 2.956.409mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

CREDITI VERSO IMPRESE CONTROLLATE

La voce ammonta a 2.106.750mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Fercredit SpA	14.350	17.150	(2.800)
Trenitalia SpA	2.092.400	2.403.157	(310.757)
Rete Ferroviaria Italiana SpA	0	2.644.691	(2.644.691)
Totale	**2.106.750**	**5.064.998**	**(2.958.248)**

I crediti verso Fercredit SpA rappresentano l'importo residuo dei finanziamenti concessi.

I crediti verso Trenitalia SpA rappresentano i finanziamenti concessi alla Società per l'acquisto del materiale rotabile. La provvista finanziaria per la concessione di detti prestiti è stata acquisita da Ferrovie dello Stato SpA attraverso l'emissione di prestiti obbligazionari sottoscritti interamente dalla società Eurofima.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 2.092.400mila euro ed è riferito alla società Trenitalia SpA.

CREDITI VERSO ALTRI

La voce ammonta a 68.845mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Crediti verso la società Euterpe Finance	60.093	65.599	(5.506)
Crediti verso Société Générale	7.273	0	7.273
Crediti verso banche per somme pignorate	336	272	64
Depositi cauzionali	70	63	7
Altre società partecipate (Hit Rail BV)	1.073	1.073	0
Totale	**68.845**	**67.007**	**1.838**

Valori in migliaia di euro

Il credito verso la società Euterpe Finance (60.093mila euro) è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, operazione perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il *Deferred purchase price* (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'Initial purchase price) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2006. Questi ultimi interessi sono dovuti al fatto che all'operazione di cartolarizzazione è stata affiancata una operazione di "interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato SpA ed Euterpe Finance/Royal Bank of Scotland si sono impegnate a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi + spread, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'Initial purchase price e agli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate

riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. Nel corso dell'esercizio il credito si è incrementato degli interessi attivi maturati nell'anno (12.428mila euro) e decrementato (per 17.933mila euro) per la quota parte degli interessi che Euterpe ha riversato alla Società a seguito del rimborso dei crediti IVA 1996 e 1997 effettuato dall'Agenzia delle Entrate.

I contratti stipulati tra le parti, prevedono:

- un'opzione CALL da parte di Ferrovie dello Stato SpA verso Euterpe Finance per il riacquisto dei crediti ceduti residui, pari a 316.992mila euro (con conseguente rimborso anticipato dei titoli obbligazionari sottostanti i crediti cartolarizzati) da esercitare a partire dalla fine del terzo anno;
- un obbligo di Ferrovie dello Stato SpA al riacquisto da Euterpe Finance dei crediti ceduti e ancora in essere alla data di scadenza finale delle obbligazioni unitamente al coincidente obbligo di Euterpe Finance alla rivendita a Ferrovie dello Stato SpA dei suddetti crediti residui;
- un'opzione CALL da parte di Ferrovie dello Stato SpA verso Euterpe Finance per l'acquisto delle quote societarie della stessa Euterpe Finance da esercitare a partire dal giorno successivo alla data di rimborso integrale o cancellazione dei titoli di cui all'operazione di cartolarizzazione ed esercitabile fino a un anno dopo la data di rimborso integrale o cancellazione degli stessi, al fine di rientrare di fatto in possesso della titolarità dei crediti ceduti residui. Il prezzo a cui saranno compravendute le quote per effetto dell'esercizio dell'opzione, è pari al loro valore nominale maggiorato degli interessi maturati.

Con riferimento alla posizione attiva con Société Générale, si segnala che in data 7 marzo 2006 Ferrovie dello Stato SpA, allo scopo di reperire parte delle risorse finanziarie necessarie al Gruppo, ha posto in essere una operazione, sostanzialmente analoga a quella in essere con Euterpe Finance, di cessione di crediti Iva verso l'Erario. La cessione in oggetto ha riguardato gli anni 1998 e 1999 e gli interessi maturati fino alla data di cessione per un importo complessivo di 411.542mila euro. Il contratto prevede l'impegno, da parte della Società, al riacquisto, dopo 10 anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione nel caso di mancato rimborso da parte dell'Agenzia delle Entrate. Il credito di 7.273mila euro è da porre in relazione agli interessi maturati, successivamente, fino al 20 dicembre 2006, data in cui l'Agenzia delle Entrate ha notificato la disposizione di pagamento dei crediti Iva suddetti. Tali interessi sono da porre in relazione all'operazione di *Interest rate swap* collegata alla cessione nella quale Ferrovie dello Stato SpA e Société Générale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa per il pagamento del corrispettivo e agli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

Le soprammenzionate operazioni di cessione dei crediti, con le connesse implicazioni contrattuali, rappresentano, nella sostanza, anticipazioni finanziarie garantite da crediti verso l'Erario.

Occorre precisare che dai dispositivi di pagamento notificati dall'Ufficio delle Entrate alla società, relativi alle annualità 1996, 1997, 1998 e 1999, sono emerse differenze in ordi-

ne al computo degli interessi, in quanto l'Ufficio ha ritenuto di non riconoscere gli interessi di legge nel periodo intercorrente tra la data di sospensione dei rimborsi per "carichi pendenti" e la data in cui la società ha presentato idonea garanzia, finalizzata allo sblocco dei crediti stessi. La Società, ritenendo che tali interessi siano invece dovuti – in ciò supportata da apposito parere di primario studio fiscale – ha presentato all'Ufficio, relativamente alle annualità effettivamente rimborsate (1996 e 1997) apposita istanza per il riconoscimento del credito; analoga istanza sarà presentata per le annualità 1998 e 1999. Si precisa, inoltre, che una ulteriore istanza, alla predetta Agenzia, ha riguardato il riconoscimento degli interessi sul ritardato pagamento dei crediti 1996 e 1997 da parte del Concessionario delle Riscossioni di Roma.

I crediti verso banche per somme pignorate hanno subito un incremento di 64mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail BV concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31 dicembre 2006, non è stata ancora formalizzata.

Gli altri crediti sono relativi a depositi cauzionali versati (70mila euro).

La voce è interamente esigibile oltre l'esercizio successivo e entro i cinque anni.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Il valore delle rimanenze, rappresentato da "Cespiti radiati da alienare", è stato azzerato nel 2006 (276mila euro nel 2005) a seguito del perfezionamento della vendita dei beni.

Crediti

La posta ammonta a 4.751.446mila euro con una variazione in aumento di 147.608mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Crediti verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 289mila euro. Nella tabella è riportato il valore nominale dei crediti e del fondo svalutazione.

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Clienti ordinari	298	168	130
Fondo svalutazione	(9)	(7)	(2)
Valore netto	289	161	128
Totale valore netto	**289**	**161**	**128**

Valori in migliaia di euro

La voce si riferisce per 93mila euro a crediti verso collegate indirette (61mila euro nel 2005) e per 205mila euro a clienti terzi (107mila euro nel 2005).

Al 31 dicembre 2006 si è provveduto ad adeguare il Fondo svalutazione crediti verso clienti sulla base della stima dell'esigibilità dei crediti.

Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 1.606.420mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commerciali	63.765	61.823	1.942
Finanziari:			
- c/c intersocietario	1.295.461	365.420	930.041
- finanziamenti	176.875	489.875	(313.000)
- diversi	908	12.322	(11.414)
Altri			
- Iva	22.296	58.342	(36.046)
- cessione crediti d'imposta	4.737	6.206	(1.469)
- crediti per consolidato fiscale	35.709	96.473	(60.764)
- diversi	6.669	0	6.669
Totale	**1.606.420**	**1.090.461**	**515.959**

Valori in migliaia di euro

L'incremento dei crediti finanziari è attribuibile al saldo del conto corrente intrattenuto con la società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (227.051mila euro) e all'incremento di quello intrattenuto con la società Trenitalia SpA (702.990mila euro) e al decremento dei finanziamenti a breve concessi a Fercredit SpA (72.000mila euro) a TAV SpA (240.000mila euro) e Omnia Express SpA (1.000mila euro).

La voce "Altri" riguarda principalmente il credito per il trasferimento dell'Iva a debito non ancora liquidata o compensata al 31 dicembre 2006 e i crediti per consolidato fiscale dovuti ai trasferimenti dell'imposta Ires non compensata da corrispondenti crediti erariali trasferiti.

Crediti verso imprese collegate

La voce ammonta a 126mila euro con una variazione in aumento di 52mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è rappresentata prevalentemente da crediti di natura commerciale verso la Società TSF SpA per prestazioni di personale e compensi cariche sociali ricoperte da dirigenti di Ferrovie dello Stato SpA e verso la società Isfort per riaddebiti premi di assicurazione.

Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 3.074.201mila euro e sono così dettagliati:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Iva	2.999.067	2.620.942	378.125
Ires	75.134	75.748	(614)
Totale	**3.074.201**	**2.696.690**	**377.511**

Valori in migliaia di euro

I crediti Iva riguardano per 2.143.917mila euro la quota scadente entro l'esercizio successivo ed è composta da 1.598.267mila euro per le risultanze dell'Iva di gruppo, pari alla differenza tra i crediti e i debiti conferiti dalle società nel 2006, più l'Iva 2005 riportata a nuovo e 545.650mila euro per quota parte dell'Iva chiesta a rimborso, per la quale sono stati notificati i dispositivi di pagamento dall'Ufficio delle Entrate per gli anni 2000-2001-2002. Occorre precisare che relativamente all'annualità 2002 l'Ufficio ha ritenuto che parte del credito non poteva essere chiesto a rimborso con la dichiarazione relativa al 2002, pur riconoscendo la legittimità del credito esposto in dichiarazione; la Società ha a suo tempo presentato apposita istanza per il riconoscimento di detto credito che è attualmente in fase di esame presso il vertice dell'Amministrazione Finanziaria. Si precisa, come in precedenza detto, che nel marzo 2006 sono stati ceduti crediti per Iva 1998 e 1999 comprensivi dei relativi interessi alla Société Générale per 411.542mila euro.

Per quanto riguarda l'Ires occorre precisare che dal 2004 la Società ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con tutte le società controllate, le quali hanno provveduto a trasferire a Ferrovie dello Stato SpA i loro crediti e debiti Ires, di competenza degli esercizi 2004, 2005 e 2006.

La quota parte dei crediti tributari scadente oltre l'esercizio successivo (855.150mila euro) è relativa all'Iva chiesta a rimborso comprensiva dei relativi interessi. Tali crediti sono esigibili entro i cinque anni.

Crediti verso altri

I crediti verso altri ammontano a 70.410mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Personale	31	18	13
Crediti verso Banche:			
- pronti contro termine	69.999	689.994	(619.995)
- polizze di credito commerciali	0	126.000	(126.000)
	69.999	815.994	(745.995)
Debitori diversi	380	441	(61)
Totale	**70.410**	**816.453**	**(746.043)**

Valori in migliaia di euro

I crediti verso il personale (31mila euro) riguardano anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga.

La variazione negativa dei crediti verso banche per investimenti finanziari a breve è attribuibile ai minori investimenti in Pronti contro termine (619.995mila euro) e all'azzeramento delle Commercial paper (126.000mila euro).

La voce Debitori diversi comprende 150mila euro per acconti a fornitori e 230mila euro per crediti diversi.

Nella tabella seguente si dettagliano gli effetti sullo stato patrimoniale e sul conto economico degli investimenti con obbligo di retrocessione considerando l'aliquota Irap applicabile del 5,25%.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
crediti verso altri - crediti verso Banche	69.999
ratei attivi	21
Conto Economico:	
proventi finanziari	6.536
Effetto sul patrimonio netto	
prima delle imposte	6.803
dopo le imposte	6.446
Effetto sul risultato d'esercizio	
prima delle imposte	6.536
dopo le imposte	6.193

Valori in migliaia di euro

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 2.472.908mila euro con una variazione in aumento di 1.498.808mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

Descrizione	**31.12.2006**	**31.12.2005**	**Variazione**
Depositi bancari e postali	2.420.190	935.309	1.484.881
Denaro e valori in cassa	32	22	10
Conti correnti di tesoreria	52.686	38.769	13.917
Totale	**2.472.908**	**974.100**	**1.498.808**

Valori in migliaia di euro

La notevole giacenza dei Depositi bancari e postali al 31 dicembre 2006 è dovuta essenzialmente all'accredito, avvenuto in data 29 dicembre 2006, del netto ricavo del prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti per 2.179.858mila euro, per il quale sussiste il vincolo di destinazione al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Nei conti correnti di Tesoreria sono compresi i fondi vincolati al ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte avvenuta nel 1994 di cui alla legge 35/1995, per un ammontare di 15.170mila euro.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 9.366mila euro con una variazione in aumento di 6.193mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Ratei attivi			
Interessi attivi	8.912	3.123	5.789
Risconti attivi			
Fitti passivi	43	47	(4)
Premi di assicurazioni	154	1	153
Canoni diversi	257	2	255
	454	**50**	**404**
Totale	**9.366**	**3.173**	**6.193**

Valori in migliaia di euro

I ratei attivi si riferiscono a interessi maturati sui finanziamenti concessi alle società controllate (8.125mila euro), a interessi maturati sulla giacenza presso banche per il netto ricavo del prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti, di cui si è commentato nella voce Disponibilità, per 448mila euro; tali interessi maturati sono comunque destinati agli investimenti e pertanto trovano corrispondente appostazione tra i ratei passivi. Sono, inoltre, compresi nella voce 244mila euro per contributi da ricevere dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a fronte del rateo di interessi passivi maturati sul prestito concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti. I rimanenti ratei attivi sono relativi ad altri investimenti finanziari a breve (79mila euro).

Stato patrimoniale passivo

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a 36.172.290mila euro, con una variazione in diminuzione di 1.937.481mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2006.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2005	Destinazione del risultato dell'esercizio		Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2006
		Distribuzione dividendi	Altro	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	38.790.426							38.790.426
Riserva legale	10.423							10.423
Altre riserve:								
Riserva Straordinaria	27.897							27.897
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0							0
Utili (perdite) portati a nuovo	(174.704)		(544.271)					(718.975)
Utile (perdita) dell'esercizio	(544.271)		544.271				(1.937.481)	(1.937.481)
Totale	**38.109.771**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**(1.937.481)**	**36.172.290**

Valori in migliaia di euro

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

- il riporto a nuovo della perdita registrata nell'esercizio 2005 di 544.271mila euro.
- il decremento per la perdita del periodo di 1.937.481mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2006, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38.790.425.485,00 euro ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto.

Origine	Importi al 31.12.2006 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b
Capitale	**38.790.426**	**0**	**0**	**0**
Altre riserve				
Riserva legale	10.423	10.423	0	0
Riserva straordinaria	27.897	0	27.897	27.897
Totale	**38.828.746**	**10.423**	**27.897**	**27.897**

Valori in migliaia di euro

Si precisa che la riserva straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a 278.288mila euro con una variazione in aumento di 63.033mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.
Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

	Saldo al 31.12.2005	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche e riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Fondo imposte, anche differite	148.222	61.725	(124)	0	(1.075)	208.748
Altri	67.034	18.012	(7.803)	(500)	(7.203)	69.540
Totale	**215.256**	**79.737**	**(7.927)**	**(500)**	**(8.278)**	**278.288**

Valori in migliaia di euro

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte, anche differite.

	Saldo al 31.12.2005	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2006
Fondo imposte	15	0	0	0	0	15
Fondo imposte da consolidamento	148.207	61.725	(124)	(0)	(1.075)	208.733
Totale	**148.222**	**61.725**	**(124)**	**(0)**	**(1.075)**	**208.748**

Valori in migliaia di euro

Si precisa che nel fondo imposte non risultano accantonate imposte differite.
L'incremento registrato nell'esercizio è relativo alle imposte per IRES trasferite dalle società che hanno aderito al consolidato fiscale, gli utilizzi sono relativi alle compensazioni accor-

date alle società controllate per gli svantaggi derivanti dalla loro partecipazione al consolidato fiscale, le rettifiche sono relative alla definizione delle imposte per IRES trasferite nel 2005. Il restante fondo imposte è a presidio delle passività potenziali di natura fiscale.
Con riferimento al fondo imposte da consolidato fiscale, si osserva quanto segue. In presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla esclusione dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite dal fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

	Saldo al 31.12.2005	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2006
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	7.158	0	0	0	(490)	6.668
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	1.512	7.741	(5)	0	0	9.248
Fondo oneri per esodi incentivati	0	5.500	0	0	0	5.500
Altri rischi	58.364	4.771	(7.798)	(500)	(6.713)	48.124
Totale	**67.034**	**18.012**	**(7.803)**	**(500)**	**(7.203)**	**69.540**

Valori in migliaia di euro

Decrementi e perdite relative alle partecipazioni

Il fondo è a copertura del patrimonio netto negativo della società Sap Srl in liquidazione (6.668mila euro). La riclassifica di 490mila euro al fondo svalutazione partecipazioni si è resa necessaria a seguito dell'incremento del valore di carico della controllata.

Contenzioso nei confronti del personale e di terzi

Gli accantonamenti sono da porre in relazione essenzialmente alla transazione in corso di definizione riguardo al lodo arbitrale del 13 settembre 2006 relativo alla definizione delle controversie insorte tra Ferrovie dello Stato SpA e i soci di minoranza della società Sogin SpA, a seguito del recesso da parte di Ferrovie dello Stato SpA dal patto parasociale in precedenza sottoscritto, e alla definizione della precedente transazione del 2002 avverso la quale erano stati avanzati numerosi ricorsi (7.725mila euro). Per quest'ultima transazione risultano inoltre ulteriori accertamenti nella voce del passivo "Altri debiti" (4.325mila euro).
Il restante fondo si riferisce al contenzioso nei confronti del personale; esso è da porre in

relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le sedi competenti riguardanti prevalentemente rivendicazioni economiche e di carriera.

Fondo oneri per esodi incentivati

Il fondo, costituito nel 2001 in relazione agli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale è stato totalmente utilizzato a fronte degli oneri liquidati nell'esercizio 2005 e in quelli precedenti. L'incremento del fondo effettuato nell'esercizio ha gravato sul costo del lavoro ed è da porre in relazione al piano di risoluzioni del rapporto di lavoro programmato nel 2006 che sarà attuato nell'anno successivo.

Altri rischi

Trattasi essenzialmente di rischi collegati a partite di natura fiscale, a oneri per la realizzazione di partite creditorie e a oneri relativi alla transazione del lodo arbitrale richiesto da Ferrovie dello Stato SpA per la controversia con la società Centostazioni SpA, risoltosi definitivamente nel corso dell'esercizio 2006, inerente il contratto con la società Via Vai per la gestione delle edicole nelle medie stazioni.

Occorre precisare che il fondo originariamente costituito nel 2003 a fronte degli oneri netti stimati relativi alla operazione di interest rate swap, affiancata alla operazione di cartolarizzazione dei crediti fiscali ceduti alla società Euterpe Finance, a seguito dei rimborsi effettuati dall'Agenzia delle Entrate, di cui si è ampiamente illustrato in precedenza, non ha più ragione di essere mantenuto. Tuttavia dalle istanze di rimborso dei crediti erariali, ceduti e non ceduti, disposti nel 2005, 2006 e 2007 dall'Agenzia delle Entrate per gli anni dal 1996 al 2002 sono emerse differenze nel computo degli interessi per l'ammontare complessivo di 26.680mila euro. La Società ha presentato apposita istanza all'Ufficio delle Entrate per richiedere il riconoscimento di tali differenze. In attesa degli esiti del contenzioso, a presidio del rischio viene pertanto mantenuto il fondo suddetto (16.554mila euro) e quota parte degli accantonamenti già effettuati in esercizi precedenti per gli oneri previsti per la realizzazione di partite creditorie ed effettuato un accantonamento nell'esercizio di 4.771mila euro.

Per quanto riguarda la transazione con la società Centostazioni SpA occorre precisare che la stessa ha ridotto l'importo previsto dal Lodo da 8.000mila euro a 7.500mila euro e ha modulato la competenza e i pagamenti delle somme dovute. Ciò ha comportato il rilascio di fondi eccedenti per 500mila euro e la riclassifica di 5.620mila euro di cui risultano iscritti nella voce del passivo D 9 "Debiti verso imprese controllate" 2.000mila euro, mentre i restanti 3.620mila euro sono stati pagati. La riduzione dei fondi eccedenti ha interessato la voce di conto economico A 5) "Altri ricavi e proventi".

Per quanto riguarda, infine, le somme accantonate per la cessazione di incarichi di talune figure apicali il fondo è stato utilizzato per 7.797mila euro per i compensi corrisposti nel 2006 e riclassificato per 983mila euro alla voce del passivo D 14 "Altri debiti" per i compensi che verranno corrisposti nell'esercizio successivo.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 24.721mila euro con una variazione in diminuzione di 556mila euro rispetto al 31 dicembre 2005 e si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Consistenza del fondo al 31.12.2005	**15.610**
Incrementi	
Accantonamenti e Rivalutazioni	3.264
Trasferimenti da altre società del Gruppo	548
	3.812
Decrementi	
Cessazioni del rapporto	(1.268)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(218)
Trasferimenti a fondi integrativi	(1.024)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(43)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(1.156)
Altri	(5)
	(3.714)
Consistenza del fondo al 31.12.2006	**15.708**

Valori in migliaia di euro

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla soppressione dell'Opera di previdenza del personale ferroviario - OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» al personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR.
Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio.

Consistenza del fondo al 31.12.2005	**9.667**
Incrementi	
Rivalutazioni	252
Trasferimenti da altre società del Gruppo	369
Altri	6
	627
Decrementi	
Cessazioni del rapporto	(302)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(431)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(27)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(521)
	(1.281)
Consistenza del fondo al 31.12.2006	**9.013**

Valori in migliaia di euro

DEBITI

La posta ammonta a 8.498.086mila euro con una variazione in aumento di 2.172.671mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Obbligazioni

La voce ammonta a 2.092.400mila euro. Trattasi di quattordici emissioni interamente sottoscritte dalla società Eurofima il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Data di scadenza
Serie 1	200.000	30.12.03	28.12.2018
Serie 2	200.000	30.12.03	28.12.2018
Serie 3	149.400	13.12.04	28.12.2018
Serie 4	160.000	13.12.04	13.12.2019
Serie 5	183.000	16.12.04	16.12.2019
Serie 6	194.000	15.12.05	15.06.2016
Serie 7	32.300	15.12.05	15.06.2016
Serie 8	83.000	28.10.05	08.06.2015
Serie 9	62.700	28.10.05	28.12.2018
Serie 10	62.700	31.10.05	30.06.2020
Serie 11	165.300	31.10.05	06.03.2015
Serie 12	310.000	08.05.06	07.04.2016
Serie 13	190.000	15.05.06	15.05.2026
Serie 14	100.000	15.05.06	15.05.2026

Valori in migliaia di euro

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.

I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali o estere, e non potranno essere oggetto di negoziazione. Essi rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino a oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia SpA l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

A Ferrovie dello Stato SpA è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno. L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni è di 2.092.400mila euro.

Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a 2.179.858mila euro ed è rappresentata dai prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti destinati al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (Rete tradi-

zionale e Alta velocità) di cui si è detto nella relazione sulla gestione. Gli interessi sono calcolati in base al criterio di calcolo dei giorni commerciale (360/360) al tasso fisso nominale annuo pari al 4,026%. Il piano di ammortamento del mutuo è previsto in n. 30 rate semestrali posticipate, comprensive di capitale e interessi, con scadenza 30 giugno e 31 dicembre, a partire da giugno 2007. L'ammontare delle prime 28 rate è previsto in 100 milioni di euro (dal 2007 al 2020), mentre è previsto in 50 milioni di euro quello delle ulteriori due rate (2021). Il rimborso dei prestiti è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. A tal fine Ferrovie dello Stato SpA ha rilasciato deroga irrevocabile alla Cassa Depositi e Prestiti a incassare per suo conto e in sua vece i contributi da ricevere dallo Stato.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a 1.565.292mila euro.

Acconti

La voce ammonta a 70mila euro ed è attribuibile prevalentemente agli anticipi di contributi in conto esercizio ricevuti dalla C.E. per il finanziamento di progetti speciali che verranno attivati nell'esercizio successivo.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 21.732mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Fornitori ordinari	21.722	27.894	(6.172)
Amministrazioni dello Stato	0	8	(8)
Ferrovie Estere	10	0	10
Totale	**21.732**	**27.902**	**(6.170)**

Valori in migliaia di euro

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 3.879.111mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commerciali	11.178	9.557	1.621
Finanziari			
C/c intersocietario	997.867	2.056.501	(1.058.634)
Depositi passivi	5.245	7.014	(1.769)
Altri			
Trasferimenti Iva	2.853.794	2.373.297	480.497
Trasferimenti crediti Ires 2004	3.842	8.271	(4.429)
Diversi	7.185	4.736	2.449
Totale	**3.879.111**	**4.459.376**	**(580.265)**

Valori in migliaia di euro

L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio successivo si riferisce ai trasferimenti dei saldi Iva chiesti a rimborso; esso ammonta a 958.798mila euro ed è esigibile entro i cinque anni.

La variazione in aumento maggiormente significativa è riconducibile al trasferimento dei crediti Iva, mentre quella in diminuzione è dovuta alla riduzione registrata nei conti correnti intercompany.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 6.534mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Commerciali	5.781	10.139	(4.358)
Finanziari			
C/c intersocietario	753	19.184	(18.431)
Totale	**6.534**	**29.323**	**(22.789)**

Valori in migliaia di euro

La variazione dei debiti commerciali è attribuibile essenzialmente alla riduzione dei debiti nei confronti di TSF SpA così come la riduzione dei debiti di natura finanziaria è da porre in relazione al decremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la medesima società.

Debiti tributari

La voce ammonta a 2.866mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Irap	319	852	(533)
Ritenute alla fonte	2.545	2.420	125
Altri	2	15	(13)
Totale	**2.866**	**3.287**	**(421)**

Valori in migliaia di euro

I debiti per Irap sono da porre in relazione all'imposta stimata per l'esercizio 2006 (1.900mila euro) al netto dei crediti per i versamenti in acconto effettuati (1.581mila euro).

I debiti per ritenute alla fonte rappresentano le ritenute operate dalla società nei confronti dei lavoratori dipendenti e autonomi in qualità di sostituto d'imposta.

Gli altri debiti sono attribuibili alle imposte sulla rivalutazione del TFR rimaste da versare al 31 dicembre 2006.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 3.275mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Inps	1.525	1.850	(325)
Previndai	561	407	154
Inail	3	6	(3)
Eurofer	44	38	6
Debiti per contributi su competenze da liquidare	424	1.103	(679)
Altri	718	368	350
Totale	**3.275**	**3.772**	**(497)**

Valori in migliaia di euro

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare. L'ammontare degli altri debiti è rappresentato dai contributi calcolati sull'ammontare delle ferie maturate e non godute e dai contributi da liquidare all'Inpgi per alcune tipologie di personale iscritte dal 2006 a tale fondo di previdenza.

La riduzione dei debiti verso l'Inps è da porre in relazione alla riduzione dei costi di personale e ai minori contributi dovuti per il personale che ha richiesto il rinvio del pensionamento ai sensi della legge n. 243/2004.

Il decremento dei debiti per contributi su competenze da liquidare è da porre in relazione ai minori costi di personale accertati nel 2006.

Altri debiti

La voce ammonta a 312.239mila euro ed è così dettagliata:

	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Personale per competenze maturate e non liquidate	3.464	6.015	(2.551)
Personale per ferie non godute	1.371	1.328	43
Fondo a gestione bilaterale legge 449/97	117.519	114.236	3.283
Ministero Economia e Finanze	2.283	2.283	0
Compensi organi sociali	19	0	19
Collegate di controllate	0	0	0
Altre imprese partecipate	145.422	150.263	(4.481)
Creditori diversi	42.161	35.231	6.930
Totale	**312.239**	**309.356**	**2.883**

Valori in migliaia di euro

L'importo più rilevante della posta "Altri debiti" è relativo al debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima (145.342mila euro), con sede in Svizzera. Detto debito, espresso in franchi svizzeri 233.550mila, è stato adeguato al cambio di fine esercizio; gli utili su cambi

rilevati, pari a 4.841mila euro, sono stati imputati alla voce di conto economico C 17bis) "Proventi e oneri finanziari - Utili e (perdite) su cambi da realizzare". I restanti 80mila euro sono relativi ai decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.

I debiti verso il personale riguardano prevalentemente le competenze maturate e non liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute, al 31 dicembre 2006. La riduzione è da porre in relazione ai minori costi per salari e stipendi accertati nell'esercizio.

Il fondo a gestione bilaterale istituito con la legge n. 449/97 accoglie le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per pagamento cedole e titoli rappresentano le somme trasferite dal Ministero per il rimborso dei prestiti obbligazionari a suo carico, non ancora incassate dagli obbligazionisti.

Gli importi più significativi della voce "Creditori diversi" riguardano i contributi incassati nel 2005 dallo Stato per il finanziamento dell'acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile destinato al Mezzogiorno (30.907mila euro), i contributi incassati dallo Stato nel 2006 a valere sulla legge n. 183/87 di finanziamento del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (5.680mila euro), i debiti verso i soci privati per gli importi da versare al 31 dicembre 2006 per la revisione del prezzo di acquisto della partecipazione Sogin SpA a seguito dell'atto di transazione dell'8 marzo 2002 (4.325mila euro). Per quest'ultimi debiti, come già detto in precedenza, è in corso una nuova transazione. La voce include inoltre il Fondo pro-handicappati, le ritenute effettuate al personale a vario titolo rimaste da versare al 31 dicembre 2006 e incassi per i quali sono in corso accertamenti circa i soggetti creditori.

Non risultano iscritti debiti in valuta diversi rispetto a quelli già segnalati per decimi da versare alla società Eurofima ammontanti a 233.550mila franchi svizzeri.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a 12.888mila euro con una variazione in aumento di 10.253mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	31.12.2005	Variazione
Ratei			
Interessi passivi	12.300	2.384	9.916
Diversi	448	250	198
	12.748	**2.634**	**10.114**
Risconti			
Riaddebiti assicurazioni	140	1	139
Totale	**12.888**	**2.635**	**10.253**

Valori in migliaia di euro

L'incremento dei ratei passivi per interessi è da porre in relazione essenzialmente alle emissioni dei prestiti obbligazionari 2005 e 2006.

I ratei passivi diversi riguardano i ratei di interessi maturati sulla giacenza del prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti da destinare, anch'essi, al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Conti d'ordine

I Conti d'Ordine sono relativi a:

Rischi

Garanzie a favore di imprese controllate

- Trattasi di fidejussioni prestate alla società TAV SpA (17.550mila euro) per conto della società Italferr SpA, a garanzia delle obbligazioni contrattuali e degli anticipi ricevuti.

Garanzie a favore di terzi

- Fidejussioni prestate a favore dell'Agenzia delle Entrate (1.399.809mila euro) per i rimborsi erariali effettuati. Le stesse sono state rilasciate nell'interesse delle seguenti società del Gruppo:
  - TAV SpA 1.161.572mila euro,
  - RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA 238.236mila euro.
- Fidejussioni prestate a favore di Banca OPI SpA a fronte del finanziamento di 1.000.000mila euro concesso alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e da questa trasferito alla società Ferrovie Real Estate SpA, in data 31 ottobre 2003, a seguito di scissione parziale di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA. La garanzia è stata ridotta a seguito dei rimborsi effettuati, e risulta al 31 dicembre 2006 pari a 163.505mila euro.
- Fidejussione prestata a favore della Banca di Roma a fronte della prima trance del prestito concesso a Ferrovie Real Estate SpA per 498.750mila euro.
- Fidejussione per 2.569mila euro prestata a terzi a garanzia delle obbligazioni assunte dalla società Ferrovie Reale Estate nel contratto di vendita di immobili.
- Fidejussioni prestate alla Banca Opi SpA per 420.000mila euro, e ai sotto indicati istituti di credito per prestiti concessi alla controllata Trenitalia SpA dalla Bei:
  - Banca Intesa 262.500mila euro,
  - Banca di Roma 210.000mila euro,
  - Banca Opi 115.500mila euro,
  - Banca Antonveneta 42.000mila euro,
  - Banca Popolare Emilia Romagna 52.500mila euro,
  - Banca di Roma 52.500mila euro,
  - Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo 52.500mila euro,
  - Banca Opi 78.750mila euro,
  - Banca Popolare Milano 105.000mila euro.

- Garanzie prestate a favore della società Eurofima (58.108mila eur) per i finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG, partecipata da Trenitalia SpA e collegata indiretta di Ferrovie dello Stato SpA, di cui 43.843mila euro a fronte del "contratto quadro" destinato a disciplinare il finanziamento del materiale rotabile firmato da Eurofima e Cisalpino AG in data 30 luglio 2004 e unitamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e SBB AG in qualità rispettivamente di garante e coobbligata. Nell'ambito di tale "contratto quadro" Ferrovie dello Stato SpA si è impegnata a garantire il 50% dell'ammontare massimo complessivo dei prestiti pari a 250 milioni di euro (quota FS pari a 125 milioni di euro) accordabili dalla società Eurofima alla società Cisalpino AG.

Altri conti d'ordine

- Gli altri conti d'ordine riguardano il Fondo di solidarietà, costituito dalle somme trattenute al personale con contratto ferroviario. Esso interviene a sostegno del personale stesso in caso di eventuali addebiti per danni causati a terzi o alle società rivenienti dalla societarizzazione e ammonta a 22.310mila euro.
- Contributi da ricevere dallo Stato per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria 2.900.000mila euro.
- Somme da erogare a controllate per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria 2.179.858mila euro.

Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2006 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 169.920mila euro, con una variazione in aumento di 900mila euro rispetto al 2005.
Esso risulta così composto:

	2006	2005	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	56.574	55.439	1.135
Altri ricavi e proventi	113.346	113.581	(235)
Totale	**169.920**	**169.020**	**900**

Valori in migliaia di euro

I ricavi derivano principalmente dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene nei confronti delle società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e per l'utilizzo del marchio.
Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 56.574mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Canoni attivi per utilizzo del marchio	37.058	37.603	(545)
Servizi area Finanza	3.417	3.204	213
Servizi area Fiscale e Bilancio	446	446	0
Amministrazione del personale dirigente	609	624	(15)
Segreteria societaria	1.534	1.352	182
Legale lavoro	4.437	3.732	705
Relazioni industriali	4.926	4.932	(6)
Servizi area Sviluppo organizzazione	1.366	1.576	(210)
Servizi per la comunicazione	2.394	1.743	651
Servizi informatici	171	0	171
Altre prestazioni di servizi	216	227	(11)
Totale	**56.574**	**55.439**	**1.135**

Valori in migliaia di euro

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 113.346mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Contributi in conto esercizio			
Contributi da Unione Europea	0	78	(78)
Contributi da Stato	84	48	36
	84	**126**	**(42)**
Altri ricavi e proventi			
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	2.393	7.545	(5.152)
Prodotti accessori del servizio ferroviario	3.000	0	3.000
Proventi diversi	17	26	(9)
	5.410	**7.571**	**(2.161)**
Rimborsi			
Assicurazioni	69.005	63.810	5.195
Prestazioni di personale	14.313	19.515	(5.202)
Cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA	1.356	1.399	(43)
Utilizzo *asset* informatici Ferrovie dello Stato SpA	4.751	5.464	(713)
Servizi area Relazioni esterne	775	1.316	(541)
Rimborsi dal personale	31	19	12
Altri rimborsi	17.621	14.361	3.260
	107.852	**105.884**	**1.968**
Totale	**113.346**	**113.581**	**(235)**

Valori in migliaia di euro

Nella voce Altri ricavi e proventi sono presenti addebiti effettuati alle società controllate su base contrattuale per la fornitura di prestazioni; fra questi si evidenziano i contratti di assicurazioni (69.005mila euro) e i rimborsi per le prestazioni di personale (14.313mila euro).
Il notevole incremento nei rimborsi per assicurazioni è da porre in relazione ai maggiori costi sostenuti nel 2006 rispetto all'esercizio precedente, come nel seguito esplicitato.
La voce Sopravvenienze attive da normale aggiornamento di stime è costituita principalmente dal conguaglio sulle royalties (1.132mila euro) e dalla cancellazione di fondi eccedenti (500mila euro), per i quali si rinvia alla voce Fondi per rischi e oneri - Altri.

La voce Prodotti accessori al servizio ferroviario rappresenta l'ammontare dei ricavi derivanti dal contratto di "sponsorizzazione delle Olimpiadi invernali di Torino del 2006" stipulato tra Toroc e Ferrovie dello Stato SpA. Tale contratto prevedeva oneri di sponsorizzazione a carico di Ferrovie dello Stato SpA e proventi per la fornitura, in aggiunta al normale trasporto ferroviario, di ulteriori Treni/km, prestazioni di trasporto gratuito (volontari e accreditati) e prestazioni diverse. Le prestazioni relative ai trasporti sono state acquisite dalla controllata Trenitalia SpA alla quale sono stati riaddebitati i costi sostenuti per la sponsorizzazione.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a 254.438mila euro con una variazione in aumento di 4.274mila euro rispetto al 2005.
Essi risultano così composti:

	2006	2005	Variazione
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	164	206	(42)
Servizi	132.771	133.678	(907)
Godimento beni di terzi	9.615	9.818	(203)
Personale	66.768	64.689	2.079
Ammortamenti e svalutazioni	16.496	16.391	105
Accantonamenti per rischi	12.512	8.232	4.280
Oneri diversi di gestione	16.112	17.150	(1.038)
Totale	**254.438**	**250.164**	**4.274**

Valori in migliaia di euro

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Servizi

La voce ammonta a 132.771mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Trasporti e spedizioni	2.972	59	2.913
Premi assicurativi	70.180	65.812	4.368
Pubblicità e marketing	11.990	18.114	(6.124)
Servizi informatici	9.684	10.293	(609)
Servizi amministrativi	2.594	5.084	(2.490)
Personale distaccato e interinale	1.406	1.339	67
Consulenze	6.128	6.143	(15)
Prestazioni professionali	3.622	2.210	1.412
Building management	4.452	3.593	859
Facility	3.072	2.729	343
Polfer	7.633	7.723	(90)
Organi sociali	487	383	104
Istruzione professionale	1.994	1.926	68
Amministrazione del personale	1.006	169	837
Altre prestazioni	5.551	8.101	(2.550)
Totale	**132.771**	**133.678**	**(907)**

Valori in migliaia di euro

Per taluni dei servizi sopra indicati i costi accentrati in Ferrovie dello Stato SpA trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli Altri ricavi e proventi per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo limitatamente alle quote a esse riferibili.

I premi assicurativi si sono incrementati a seguito degli aumenti registrati nei parametri utilizzati per le coperture assicurative e per la inclusione in garanzia di nuove società controllate e delle nuove tratte commerciali dell'Alta velocità/Alta capacità Roma-Napoli e Torino-Novara.

La diminuzione registrata nella voce Pubblicità e Marketing è da porre in relazione ai maggiori oneri sostenuti nel 2005 in occasione del centenario.

Il decremento della voce Servizi Amministrativi è da attribuire principalmente al rinnovo dei contratti con la controllata Ferservizi SpA. Tale rinnovo, oltre a una riduzione dei compensi, ha previsto il trasferimento di alcune prestazioni nel contratto relativo all'Amministrazione del personale.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 9.615mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Locazioni immobili	8.524	7.765	759
Canoni d'uso di prodotti informatici	750	1.476	(726)
Locazioni e noleggio di beni strumentali e altri beni	341	577	(236)
Totale	**9.615**	**9.818**	**(203)**

Valori in migliaia di euro

Le locazioni di immobili si riferiscono essenzialmente ai fitti e oneri accessori corrisposti alle società Ferrovie Real Estate SpA (5.675mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana SpA (1.575mila euro).

Personale

La voce ammonta a 66.768mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Salari e stipendi	42.353	46.834	(4.481)
Oneri sociali	9.460	11.288	(1.828)
Trattamento di fine rapporto	3.516	3.601	(85)
Altri costi	11.439	2.966	8.473
Totale	**66.768**	**64.689**	**2.079**

Valori in migliaia di euro

La riduzione della voce salari e stipendi è attribuibile alla riduzione delle competenze fisse e accessorie (2.561mila euro) e all'utilizzo del Fondo rischi e oneri - Altri (1.920mila euro) a seguito degli oneri sostenuti per la cessazione degli incarichi di talune figure apicali, per i quali risultavano fondi già accantonati al 31 dicembre 2005.

Il decremento degli oneri sociali riflette sia il decremento dei salari e stipendi sia il decremento degli oneri contributivi corrisposti direttamente al personale che ha optato per il rinvio del pensionamento ai sensi della legge n. 243 del 23 agosto 2004; si precisa che l'utilizzo del Fondo rischi e oneri suddetto ha riguardato anche questa voce (559mila euro).

L'incremento della voce "Altri costi" è attribuibile essenzialmente all'incremento dell'incentivo per il rinvio del pensionamento suddetto (826mila euro) e all'incremento degli oneri di incentivazione all'esodo, compresi quelli relativi alla cessazione incarichi di talune figure apicali (7.646mila euro). Si precisa che tali maggiori oneri sono al netto degli utilizzi del fondo in questione effettuato per l'esercizio 2006 (5.278mila euro) e di quelli effettuati nel 2005 al Fondo oneri per esodi incentivati (1.098mila euro).

Parte degli oneri per incentivazione agli esodi accertate nel 2006, come in precedenza detto, trovano contropartita nel Fondo oneri per esodi incentivati (5.500mila euro).

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 16.496mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	14.454	14.450	4
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.041	1.939	102
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	1	2	(1)
Totale	**16.496**	**16.391**	**105**

Valori in migliaia di euro

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 12.512mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Accantonamento per rischi			
Contenzioso nei confronti del personale.e terzi	7.741	1.352	6.389
Altri rischi	4.771	6.880	(2.109)
Totale	**12.512**	**8.232**	**4.280**

Valori in migliaia di euro

Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto delle passività potenziali che si stima si possano sostenere; per i commenti si fa rinvio alla voce Fondi per rischi e oneri.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 16.112mila euro ed è così dettagliata:

	2006	2005	Variazione
Costi diversi			
Spese di rappresentanza	925	1.277	(352)
Quote associative e contributi a Enti vari	6.288	6.796	(508)
Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	880	1.413	(533)
Altri	968	1.022	(54)
	9.061	**10.508**	**(1.447)**
Oneri tributari			
Iva non detraibile	6.855	6.455	400
Tassa di concessione governativa	146	152	(6)
Altre imposte	50	35	15
	7.051	**6.642**	**409**
Totale	**16.112**	**17.150**	**(1.038)**

Valori in migliaia di euro

Le sopravvenienze passive da normale aggiornamento di stima sono attribuibili principalmente a conguagli per minori riaddebiti di spese di personale alle società controllate, rispetto a quanto accertato nell'esercizio precedente.

PROVENTI E ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 134.072mila euro con una variazione in aumento di 21.679mila euro rispetto al 2005. Essi risultano così composti:

	2006	2005	Variazione
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
In imprese controllate	84.248	46.353	37.895
In imprese collegate	4.038	5.146	(1.108)
In altre imprese	1.781	1.808	(27)
	90.067	**53.307**	**36.760**
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
Da imprese controllate	71.191	46.089	25.102
Proventi diversi dai precedenti			
Da società controllate e collegate			
Su crediti verso società controllate			
Interessi attivi su c/c intersocietari	*22.478*	*16.405*	*6.073*
Interessi attivi su finanziamenti	*12.520*	*10.145*	*2.375*
Altri proventi	*2.372*	*1.566*	*806*
	37.370	**28.116**	**9.254**
Da altri			
Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso	*31.746*	*31.985*	*(239)*
Su operazioni pronti c/termine	*6.536*	*5.494*	*1.042*
Su polizze commerciali	*928*	*1.544*	*(616)*
Su depositi a scadenza	*13.279*	*7.193*	*6.086*
Su euro sintetici	*3.117*	*850*	*2.267*
Interessi attivi su conti correnti bancari e postali	*1.404*	*1.035*	*369*
Diversi	*252*	*8.068*	*(7.816)*
	57.262	**56.169**	**1.093**
Totale Altri proventi finanziari	**165.823**	**130.374**	**35.449**
Totale proventi finanziari	**255.890**	**183.681**	**72.209**
ONERI FINANZIARI			
Interessi e altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	*37.672*	*25.256*	*12.416*
Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso	*20.946*	*22.099*	*(1.153)*
Interessi su depositi a scadenza	*154*	*218*	*(64)*
Diversi	*91*	*105*	*(14)*
	58.863	**47.678**	**11.185**
Verso imprese collegate			
Interessi passivi su conti correnti intersocietari	*521*	*562*	*(41)*
Interessi su depositi a scadenza	*0*	*21*	*(21)*
	521	**583**	**(62)**
Verso altri			
Su debiti obbligazionari	*56.594*	*21.961*	*34.633*
Diversi	*10.680*	*2.339*	*8.341*
	67.274	**24.300**	**42.974**
Totale oneri finanziari	**126.658**	**72.561**	**54.097**
UTILI (PERDITE) SU CAMBI			
Realizzati	(1)	86	(87)
Non realizzati	4.841	1.187	3.654
Totale utili (perdite) su cambi	**4.840**	**1.273**	**3.567**
Totale	**134.072**	**112.393**	**21.679**

Valori in migliaia di euro

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese controllate" pari a 84.248mila è costituita dai dividendi delle società controllate Ferrovie Real Estate SpA (50.000mila euro), Fercredit SpA (4.000mila euro), Ferservizi SpA (18.240mila euro), Italferr SpA (2.128mila euro), Centostazioni SpA (2.480mila euro) e Grandi Stazioni SpA (7.400mila euro).

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese collegate" pari a 4.038mila euro è costituita esclusivamente dai dividendi della società TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA.

La voce "Proventi da partecipazioni in altre imprese" pari a 1.781mila euro si riferisce ai dividendi della società Eurofima.

I proventi finanziari "Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni verso controllate", pari a 71.191mila euro, sono costituiti dagli interessi sul credito verso Trenitalia SpA per il corrispettivo della cessione del ramo d'azienda trasporto (13.479mila euro) e dagli interessi sui prestiti concessi alle società Trenitalia SpA (57.201mila euro) e Fercredit SpA (511mila euro).

La voce "Interessi attivi su conti correnti intersocietari" è costituita essenzialmente dagli interessi verso la società Trenitalia SpA (22.293mila euro).

La voce "Interessi attivi su finanziamenti" è costituita principalmente dagli interessi attivi su finanziamenti a breve concessi a TAV SpA (11.455mila euro) e Fercredit SpA (685mila euro).

La voce "Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso" evidenzia gli interessi attivi che sono maturati sul credito Iva medesimo.

La voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le controllate è costituita principalmente dagli interessi verso le società Rete Ferroviaria Italiana SpA (6.019mila euro), Italferr SpA (5.913mila euro), TAV SpA (13.367mila euro), Ferrovie Real Estate SpA (3.613mila euro), Ferservizi SpA (2.214mila euro), Grandi Stazioni SpA (1.276mila euro) e Fercredit (5.023mila euro), mentre la voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" verso le collegate si riferisce esclusivamente agli interessi verso la società TSF - Tele Sistemi Ferroviari SpA.

Gli "Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso" rappresentano gli interessi relativi al credito Iva chiesto a rimborso di competenza delle società Trenitalia SpA (17.302mila euro), Rete Ferroviaria Italiana SpA (3.339mila euro) e TAV SpA (305mila euro).

Gli oneri su debiti obbligazionari (56.594mila euro) si riferiscono agli interessi di competenza del periodo sui prestiti sottoscritti dalla società Eurofima.

Gli interessi e oneri finanziari diversi (10.680mila euro) si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge n. 449/97 (3.283mila euro) e alle risultanze delle operazioni di interest rate swap collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (6.746mila euro), di cui si è ampiamente detto nell'attivo dello stato patrimoniale.

La voce "Utili su cambi non realizzati" (4.841mila euro) è da porre in relazione all'adeguamento del debito per decimi da versare verso la società Eurofima.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La posta Svalutazioni di partecipazioni ammonta a 1.989.616mila euro con una variazione in aumento di 1.418.270mila euro rispetto al 2005 attribuibile sia alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia SpA per 1.989.403mila euro, effettuata sulla base delle perdite registrate nel primo trimestre 2006 e dell'ulteriore perdita di valore risultante al 31 dicembre 2006, sia alla svalutazione della partecipazione della società FS LAB SpA per 213mila euro per le perdite 2005.

PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a 4.480mila euro con una variazione in aumento di 5.153mila euro rispetto al 2005. Essi risultano così composti:

	2006	2005	Variazione
Proventi straordinari			
Altri proventi			
Sopravvenienze attive	*2.256*	*5.360*	*(3.104)*
Diversi	*5.482*	*6*	*5.476*
	7.738	**5.366**	**2.372**
Oneri straordinari			
Imposte relative a esercizi precedenti	2.829	2.723	106
Altri			
Sopravvenienze passive	*426*	*3.313*	*(2.887)*
Perdite per eliminazione cespiti	*3*	*1*	*2*
Diversi	*0*	*2*	*(2)*
	429	**3.316**	**(2.887)**
Totale oneri straordinari	**3.258**	**6.039**	**(2.781)**
Totale 4.480	**(673)**	**5.153**	

Valori in migliaia di euro

La voce Sopravvenienze attive è costituita per 1.923mila euro dalla riduzione dell'imposta Irap 2005 rispetto a quanto accertato nell'esercizio precedente, mentre la voce Diversi è conseguente all'iscrizione dei crediti verso la società Sita SpA a seguito dell'accoglimento parziale della sentenza di primo grado emessa dal Tribunale di Potenza riguardo ai crediti vantati verso la Regione Basilicata per la copertura dei disavanzi di esercizio 1987/93.
La voce Imposte relative a esercizi precedenti è costituita principalmente dalla variazione del pro-rata per Iva 2005 (2.826mila euro) risultante dalla dichiarazione IVA 2006.

Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a 1.900mila euro con una variazione in diminuzione di 1.600mila euro rispetto al 2005 e riguardano esclusivamente l'Irap di competenza dell'esercizio.

SEZIONE 4

Altre informazioni

NUMERO MEDIO DEI DIPENDENTI

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 546 unità ed è così ripartito per categoria:

Personale	**2006**	**2005**	**Variazione**
Dirigenti	144	157	(13)
Quadri	243	235	8
Altro personale	159	159	0
Totale	**546**	**551**	**(5)**

La consistenza media dei dirigenti distaccati presso le società del Gruppo FS è di 43 unità nell'esercizio 2006 e di 55 unità nell'esercizio precedente.

COMPENSI AD AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

Percipienti	2006	2005	Variazione
Amministratori	9.851 [1-2]	2.110 [1]	7.741
Sindaci	113	113	0
Totale	**9.964**	**2.223**	**7.741**

Valori in migliaia di euro

[1] *La cifra comprende tutti i compensi spettanti al Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione, pari a 157mila euro per il 2006 e 180mila euro per il 2005*

[2] *La cifra comprende le somme erogate a titolo di compensi per cessazione incarico del precedente Amministratore Delegato*

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Nella tabella sottostante sono riportate le informazioni relative alle operazioni di Interest rate swap collegate alle cessioni dei crediti fiscali di cui si è ampiamente detto nella voce dell'attivo B.III. Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso altri.

Operazione sottostante	Capitale originario di riferimento		Valore nozionale	*Fair value*	Intermediario *swap*
Interest rate swap					
	Gamba	Gamba			
	Attiva	Attiva			
Cartolarizzazione	700.459	282.213		(5.441)	Euterpe
Crediti fiscali	Gamba	Gamba			Finance
2004	Passiva	Passiva			
	830.500	299.000			
	Gamba	Gamba			
	Attiva	Attiva			
Cessione	335.191	335.191		0	Societé
Crediti Iva	Gamba	Gamba			Générale
2006	Passiva	Passiva			
	411.541	411.541			

Valori in migliaia di euro

Data di stipulazione	**Data di inizio**	**Data di scadenza**	**Parametro di indicizzazione**	**Tasso fisso**
31.12.2003	27.5.2004	Max 10 anni	Euribor	2.75%
7.3.2006	16.3.2006	Max 10 anni	Euribor	2.75%

Roma, 4 Aprile 2007

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Presidente

ALLEGATO 1

Rendiconto Finanziario

	2006	2005
Disponibilità monetarie nette iniziali	**79.830**	**203.966**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) dell'esercizio	(1.937.482)	(544.271)
Ammortamenti	16.495	16.391
Sopravvenienze per riduzione LIC	1	751
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	1.989.616	571.346
Variazione netta fondo TFR	(556)	1.468
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	3	1
Ricavi non monetari (-)	(500)	(5.746)
Variazione rimanenze	276	0
Variazione crediti commerciali e diversi	36.438	(899.222)
Variazione ratei e risconti attivi	(6.193)	26.432
Variazione fondi rischi e oneri	64.023	89.691
Variazione debiti commerciali e diversi	469.879	687.940
Variazione ratei e risconti passivi	10.253	1.296
Totale	**642.253**	**(53.923)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- Immobilizzazioni immateriali	(10.488)	(12.477)
- Immobilizzazioni materiali	(1.928)	(1.981)
- Partecipazioni	(3.606.186)	(3.249.330)
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi	0	0
Variazione crediti finanziari	2.956.409	(411.980)
Variazione delle altre attività immobilizzate	0	0
Totale	**(662.193)**	**(3.675.768)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)	2.779.858	600.000
Conferimenti dei soci	0	3.005.555
Contributi in conto capitale	0	0
Assorbimento riserve	0	0
Totale	**2.779.858**	**3.605.555**
Flusso monetario complessivo del periodo	**2.759.918**	**(124.136)**
Disponibilità monetarie nette finali	**2.839.748**	**79.830**
di cui: saldo del c/c intersocietario	296.841	(1.710.246)

Valori in migliaia di euro

Relazione del Collegio Sindacale di Ferrovie dello Stato SpA al bilancio d'esercizio 2006

PAGINA BIANCA

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

Signori Azionisti,

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2006, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione, evidenzia una perdita di € 1.937.481.505, che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo.

La perdita dell'esercizio, notevolmente superiore a quella esposta nel bilancio 2005 (€ 544 milioni), è stata determinata essenzialmente, come già nel precedente esercizio, dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'importo di € 1.989,4 milioni, in conseguenza della perdita di pari ammontare registrata dalla predetta società controllata, a seguito dell'allineamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto.

Gli amministratori non hanno invece proceduto alla svalutazione della partecipazione in RFI, ritenendo che la perdita di valore derivante dal risultato negativo dell'esercizio (€ 197 milioni) non abbia carattere durevole.

Il conto economico dell'esercizio si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in milioni di euro:

- Ricavi operativi	167
- Costi operativi	(224)
- **Margine operativo lordo**	**(57)**
- Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(28)
- Saldo proventi/oneri diversi	1
- **Risultato operativo**	**(84)**
- Saldo gestione finanziaria	(1.855)
- Componenti straordinarie nette	4
- **Risultato ante imposte**	**(1.935)**
- Imposte sul reddito	(2)
- **Perdita dell'esercizio**	**(1.937)**

Tale saldo concorda con quello esposto nello stato patrimoniale.

Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod.civ., gli amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio, che ha visto un forte deterioramento della situazione economico-finanziaria e patrimoniale del Gruppo, le cui cause sono riconducibili alla diminuzione dei ricavi da Stato - solo parzialmente compensata dall'aumento dei ricavi del traffico - ed alla crescita dei costi operativi ed in particolare agli stanziamenti effettuati, quali componenti negativi, a titolo di ristrutturazione industriale, esodi incentivati e svalutazione del materiale rotabile.

I fatti dell'esercizio 2006 che, ad avviso del Collegio, meritano di essere menzionati sono i seguenti:

attualizzazione contributi statali: i contributi quindicennali (limiti di impegno)

previsti dalla legge finanziaria 2006 per la linea AV/AC TO-MI-NA (85 milioni dal 2006, ulteriori 100 milioni dal 2007) e per le altre tratte (15 milioni dal 2006) - destinazione modificata dalla legge finanziaria 2007 - per l'ammontare complessivo di € 2.900 milioni (al netto della somma riscossa di 100 milioni), sono stati attualizzati, stipulando con la Cassa Depositi e Prestiti un mutuo per € 2.180 milioni;

emissioni obbligazionarie: allo scopo di acquisire risorse finanziarie da destinare agli investimenti di Trenitalia S.p.A. per l'ammodernamento del materiale rotabile, la Società ha effettuato emissioni obbligazionarie per complessivi 600 milioni di euro, interamente sottoscritte dalla società di diritto elvetico Eurofima S.A., il cui rimborso è previsto con modalità bullet.

I prestiti obbligazionari del 2006 - che fanno seguito a quelli contratti nei precedenti esercizi per far fronte alle stesse esigenze - hanno portato il totale delle obbligazioni emesse a 2.092,4 milioni di euro;

patrimonio netto: al 31.12.2005 ammontava a € 38.109.771.616 ed è passato a € 36.172.290.111 al 31.12.2006, per effetto della perdita dell'esercizio di € 1.937.481.505;

operazioni sul capitale di Trenitalia S.p.A.: essendosi determinate le condizioni di cui all'art. 2446 cod. civ., l'assemblea di Trenitalia del 12 luglio 2006 ha deliberato di ripianare le perdite al 31 marzo 2006 e quelle pregresse (€ 1.304 milioni).

La scarsa redditività della gestione si è manifestata anche nel successivo periodo, tanto da far emergere ancora la fattispecie di cui all'art. 2446 cod.civ..La perdita da ripianare al 31 dicembre 2006 assomma a 1.664,7 milioni. L'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio 2006 dovrà decidere in merito.

Nel contempo Ferrovie dello Stato S.p.A. ha proceduto nel corso dell'esercizio all'aumento del capitale sociale della controllata Trenitalia per un importo complessivo di € 910,7 milioni, mediante rinuncia ai crediti residui derivanti dalla cessione del ramo d'azienda trasporto;

cessione crediti IVA: l'operazione, che è stata effettuata con l'obiettivo di reperire risorse finanziarie per le esigenze del Gruppo, ha riguardato la cessione, alla Société Générale, dei crediti relativi all'IVA 1998 e 1999 e degli interessi maturati fino alla data di cessione per un importo complessivo di € 411,5 milioni;

aumento del capitale sociale di RFI S.p.A.: il capitale sociale è passato da € 29.932.999.385 al 31 dicembre 2005 a € 32.603.697.107 al 31 dicembre 2006.

Tra i fatti successivi alla chiusura dell'esercizio è da segnalare la scissione totale della Ferrovie Real Estate, che si inserisce nel quadro delle iniziative previste dal piano industriale 2007/2011.

Con l'operazione saranno trasferiti a Trenitalia un complesso di officine strumentali al trasporto ferroviario ed una quota del fondo rischi e oneri, per un patrimonio netto di circa 511 milioni di euro, che contribuirà alla parziale copertura della perdita maturata dalla stessa società.

Ferrovie dello Stato acquisirà l'intero patrimonio immobiliare non strumentale, al fine di dar corso ad una nuova strategia di gestione di tale patrimonio.

Per quanto di competenza, il Collegio Sindacale fa presente che:

- ha svolto la propria attività nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile, ispirandosi, altresì, alle norme di comportamento del collegio sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e

dei Ragionieri;

- ha partecipato alle adunanze dell'Assemblea dei soci e del Consiglio di Amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- l'Amministratore Delegato ha riferito, ai sensi dell'art. 2381, quinto comma, cod.civ., sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalla sue controllate;
- le delibere adottate dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con i principi di corretta amministrazione;
- si è regolarmente riunito nel rispetto dei termini previsti dall'art. 2404 cod. civ.;
- ha avuto periodici incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. incaricata del controllo contabile, tra i quali, da ultimo, quello dedicato ai bilanci di esercizio e consolidato, acquisendo notizie concernenti l'attività svolta sia da Ferrovie dello Stato S.p.A. sia da altre società del gruppo, anche in relazione all'assenza di fatti censurabili o di altri fatti di rilievo;
- l'assetto organizzativo è, nelle sue linee generali, rispondente alla missione della società ed al suo ruolo di capogruppo;
- l'assetto amministrativo-contabile della Società è sostanzialmente idoneo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale valutazione è confortata

dalla documentazione esaminata, dalle verifiche effettuate e dalle informazioni assunte dalla società di revisione;

- nella redazione del bilancio gli amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, cod.civ.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 cod.civ.;
- ha incontrato l'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 e il responsabile della Direzione Centrale Audit, dai quali ha assunto informazioni sulle attività di rispettiva competenza, procedendo altresì all'esame delle relazioni predisposte al riguardo;
- la società di revisione ha rilasciato, con apposita relazione, giudizio favorevole all'approvazione del bilancio, con richiamo d'informativa.

Per quanto attiene al bilancio d'esercizio, essendo stato affidato il controllo contabile ad una società di revisione, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

Signori azionisti,

alla luce di quanto precede e tenuto presente il giudizio espresso nella propria relazione dalla società di revisione, il Collegio, ai sensi dell'art 2429 c.c., esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2006, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli amministratori di rinviare a nuovo la perdita dell'esercizio.

Si segnala che il Collegio Sindacale viene a scadere con l'approvazione del bilancio 2006. Pertanto l'assemblea dovrà procedere alla nomina del Collegio Sindacale e del suo Presidente.

Roma, 5 aprile 2007

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Pompeo Cosimo PEPE - (Presidente)

Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Dott. Roberto POLINI - (Sindaco effettivo)

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

FERROVIE DELLO STATO SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2006

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2006. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 13 giugno 2006.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2006 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Come descritto dagli Amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", nell'esercizio 2006, come nel precedente, il Gruppo ha sostenuto significative perdite principalmente a causa della svalutazione nella partecipazione in Trenitalia SpA, per la quale, in assenza di interventi correttivi, sarebbe a rischio sia la capacità reddituale che finanziaria. Inoltre, la Legge Finanziaria 2006, tra l'altro, ha significativamente ridotto (sia per il 2006 che per gli esercizi successivi) le

risorse a disposizione della partecipata Rete Ferroviaria Italiana SpA rispetto a quanto convenuto nell'ambito del Contratto di Programma, generando il negativo risultato dell'esercizio della partecipata, nonché squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario; parimenti, per la partecipata Trenitalia SpA, la sopra citata Legge ha ridotto i corrispettivi previsti dal Contratto di Servizio con conseguenti riflessi economici e finanziari.

Alla luce di quanto sopra, gli Amministratori delle controllate e della Capogruppo, hanno definito dei nuovi piani industriali 2007/2011 (oggetto di analisi e discussione con l'Azionista ultimo), rispetto ai lineamenti di piano 2006/2010 approvati lo scorso anno, che prevedono, tra l'altro:

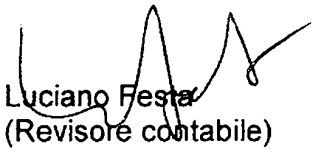
- per Trenitalia SpA, differenziati interventi dal lato dei ricavi e di recupero di efficienza su vari settori di business, indirizzati a perseguire il ritorno all'equilibrio economico. Nel risultato dell'esercizio della partecipata sono pertanto riflessi anche gli accantonamenti effettuati per gli oneri straordinari previsti. Gli Amministratori hanno evidenziato che il suddetto piano, elaborato al fine di garantire la continuità aziendale, prevede, oltre alle azioni individuate e ricadenti sotto il diretto controllo della partecipata e della Capogruppo, il fondamentale sostegno da parte dell'Azionista ultimo per il supporto al capitale necessario ai sensi di legge lungo la durata del piano e per finanziare gli investimenti da effettuare. Alcune delle azioni delineate (aumento delle tariffe, progetto di apporto patrimoniale etc.) hanno già trovato attuazione nei primi mesi del 2007;

- per Rete Ferroviaria Italiana, anche alla luce dei vincoli gestionali propri previsti dalla Legge per il gestore dell'infrastruttura, la necessità i) di ottenere in futuro contributi in conto esercizio ad un livello almeno pari ai trasferimenti ante 2006, ii) di sottoscrivere il nuovo Contratto di programma 2007/2011 al fine di poter definire gli impegni da assumere ed i servizi da prestare in un contesto di regole certe quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie dei trasferimenti e, iii) di ricevere dallo Stato le tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonché il periodico adeguamento del canone d'accesso all'infrastruttura.

L'attuazione dei suddetti piani prevede un progressivo miglioramento per riportare la società ed il Gruppo in condizioni di sostenibilità economica a livello di risultato operativo entro il 2009 e, in termini di risultato netto, entro il 2011.

Roma, 5 aprile 2007

PricewaterhouseCoopers SpA



Luciano Festa
(Revisore contabile)