



**Bilancio
consolidato
2006**

**Bilancio
di esercizio
2006**

Ferrovie dello Stato



Bilancio consolidato 2006

Bilancio di esercizio 2006

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.

FERROVIE DELLO STATO SPA

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.*

Indice

LETTERA DEL PRESIDENTE	11
<hr/>	
IL GRUPPO NEL 2006	15
<hr/>	
Risultati consolidati raggiunti nel 2006	15
Principali eventi dell'anno	17
Risorse umane	28
Politica ambientale	32
Rapporto con i clienti	33
<hr/>	
RELAZIONE SULLA GESTIONE	37
<hr/>	
Quadro macroeconomico	37
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	38
Scenario ferroviario europeo	41
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo	43
Gestione finanziaria	49
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA	52
Rapporti di Ferrovie dello Stato SpA con parti correlate	56
Investimenti	66
Attività di ricerca e sviluppo	74
Azioni proprie della Capogruppo	75
Altre informazioni:	
Indagini e procedimenti giudiziari	76
Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2006	78
Decreto legislativo 231/2001	79
Decreto legislativo 196/2003	79
Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:	
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria per società	80
Altre attività del Gruppo	103
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	104
Evoluzione prevedibile della gestione:	
del Gruppo	107
di Ferrovie dello Stato SpA	109
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA	109

**BILANCIO CONSOLIDATO
DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2006** 111

Stato patrimoniale e conto economico	112	
Stato patrimoniale attivo	112	
Stato patrimoniale passivo	114	
Conti d'ordine	116	
Conto Economico	117	
Nota integrativa	121	
Sezione 1	Contenuto e forma e del bilancio consolidato	122
Criteri generali	122	
Area di consolidamento	122	
Variazioni area di consolidamento	122	
Metodi di consolidamento	123	
Moneta di conto	124	
Bilanci in valuta	124	
Criteri di valutazione	124	
Sezione 2	Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo	126
Sezione 3	Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	137
Sezione 4	Altre informazioni	210
Allegato n. 1	Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale	218
Allegato n. 2	Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	220
Allegato n. 3	Elenco delle altre partecipazioni non consolidate	222
Allegato n. 4	Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento	223
Allegato n. 5	Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2006	224
Allegato n. 6	Rendiconto finanziario	226
Relazione del Collegio Sindacale	228	
Relazione della Società di Revisione	234	

**BILANCIO DI ESERCIZIO
DI FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2006**

239

	Stato patrimoniale e conto economico	241
	Stato patrimoniale attivo	242
	Stato patrimoniale passivo	244
	Conti d'ordine	246
	Conto Economico	247
	Nota integrativa	
Sezione 1	Contenuto e forma del bilancio	250
Sezione 2	Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione	251
Sezione 3	Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	
	Stato patrimoniale attivo	255
	Stato patrimoniale passivo	270
	Conti d'ordine	280
	Conto economico	281
Sezione 4	Altre informazioni	290
Allegato n. 1	Rendiconto finanziario	294
	Relazione del Collegio Sindacale	296
	Relazione della Società di Revisione	303

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 Cemmat 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

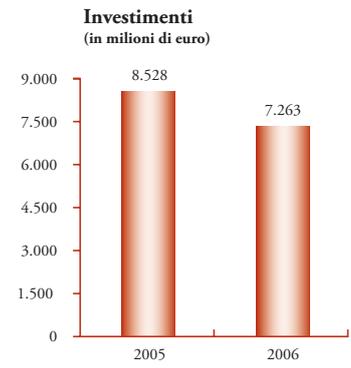
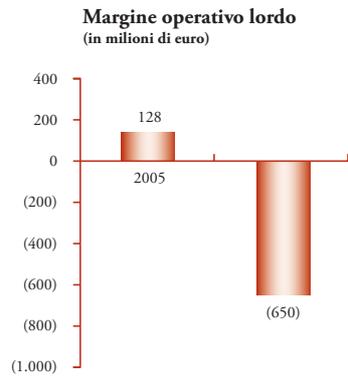
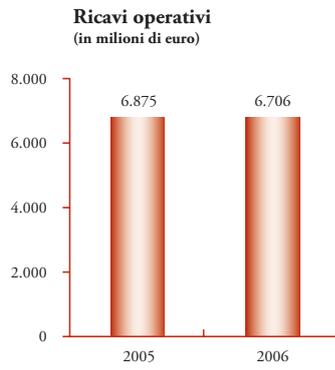
	2006	2005
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.295	16.225
Viaggiatori km (milioni) ¹	48.190	48.057
Tonnellate km (milioni) ²	22.907	22.199
Dipendenti ³	98.002	97.599

Valori in milioni di euro

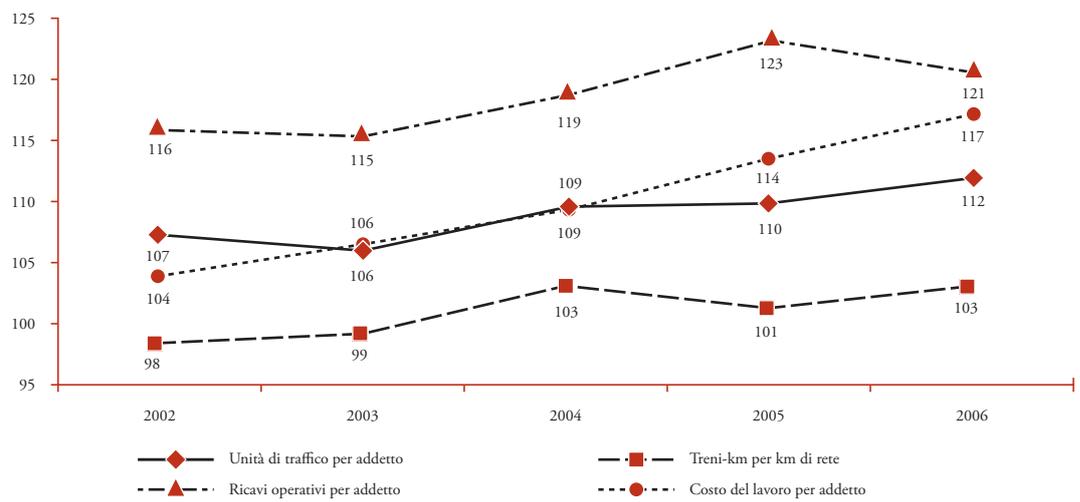
¹ Include il traffico su gomma

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

MAGGIO

Interventi normativi

- 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 tranches il capitale 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 fidejudenti 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

Ferroviana 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 è stata strutturata da Ferrovie dello Stato SpA che opera peraltro in qualità 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 anni 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

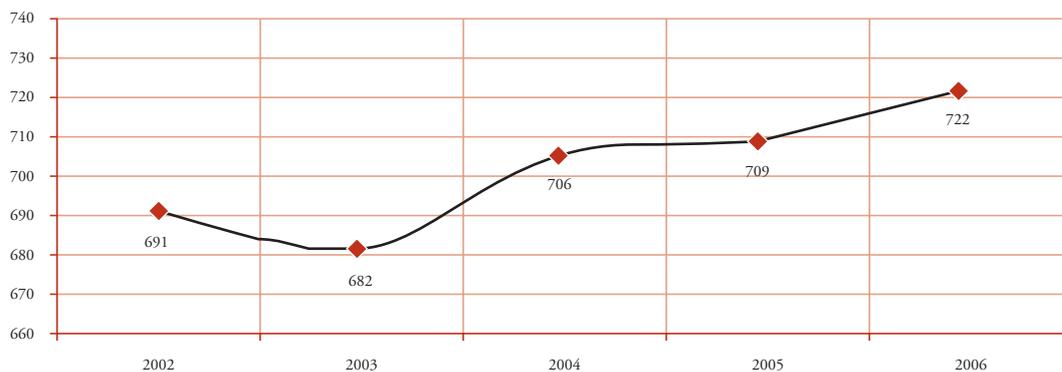
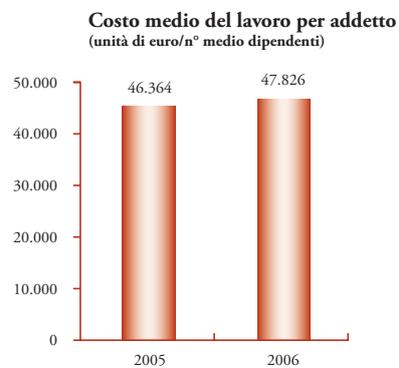
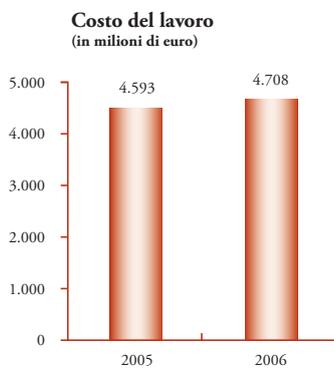
- Con la sottoscrizione, in data 23 dicembre 2006, della *Convenzione per la prima attuazione delle previsioni del piano di assetto per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina* fra RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Comune di Roma, si è riavviato il progetto "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



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 dalla 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 practices (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 sostanze 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 CO₂ 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 Espresso 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.

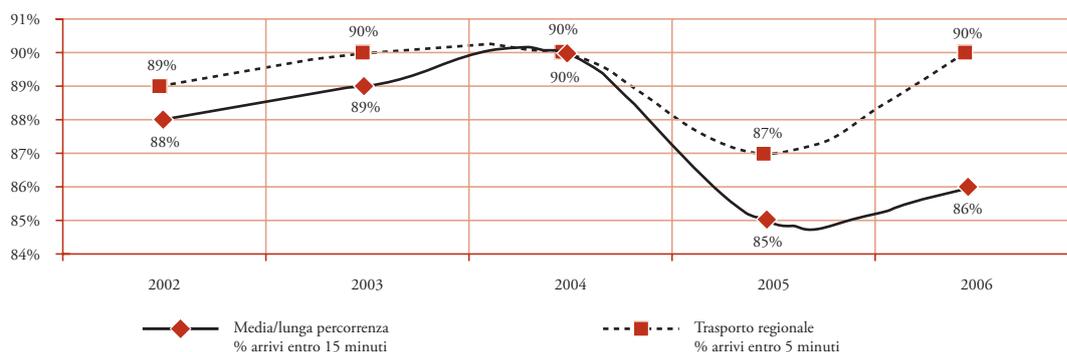
Nel settore merci si è andata sviluppando un'offerta che affianca, al semplice servizio di trasporto, anche quelli di terminalizzazione. L'iniziativa ha avuto lo scopo di offrire servizi logistici completi alla clientela; in questo ambito è anche proseguito il servizio espresso che, integrando il trasporto 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	1 5	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	Variatz %
Numero viaggiatori	<i>migliaia</i>	74.393	72.461	2,7
Viaggiatori/km	<i>milioni</i>	25.143	25.102	0,2
Treni/km	<i>migliaia</i>	81.207	82.144	(1,1)
Posti/km	<i>milioni</i>	45.515	49.431	(7,9)
Percorrenza media per viaggiatore	<i>km</i>	338,0	346,4	(2,3)

DATI TRAFFICO TRASPORTO REGIONALE

		2006	2005	Variatz %
Numero viaggiatori	<i>migliaia</i>	465.801	444.307	4,8
Viaggiatori/km	<i>milioni</i>	21.296	21.042	1,2
Treni/km	<i>migliaia</i>	185.326	180.514	2,7
Posti/km	<i>milioni</i>	71.258	69.583	2,4
Percorrenza media per viaggiatore	<i>km</i>	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	Variatz %
Tonnellate trasportate	<i>migliaia</i>	76.995	75.288	2,3
Tonnellate/km	<i>milioni</i>	22.907	22.199	3,2
Percorrenza media di una tonnellata	<i>km</i>	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.

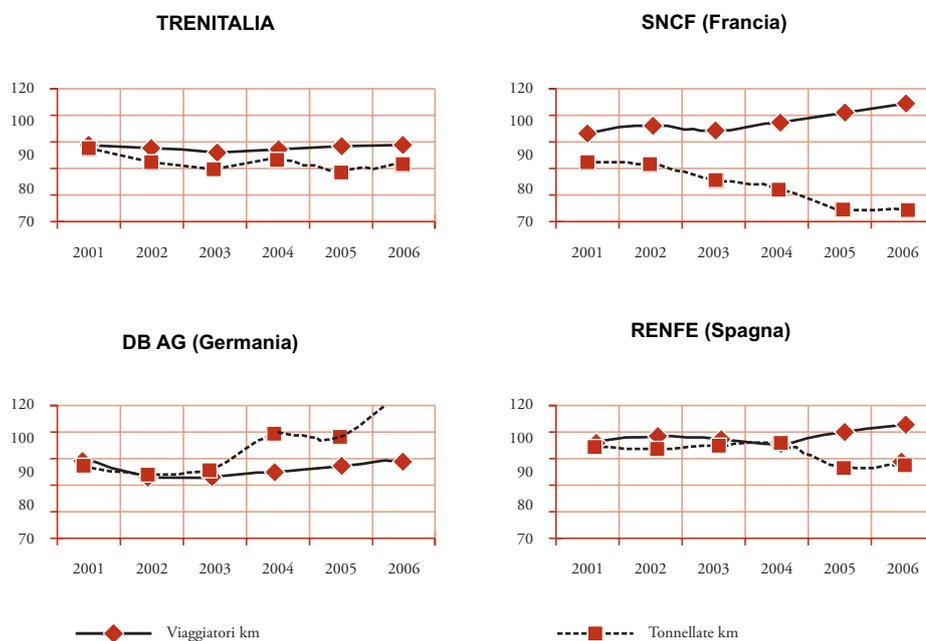
In particolare, nel settore viaggiatori fra le principali reti ferroviarie, consistenti aumenti dei volumi dei viaggiatori-km si riscontrano per le ferrovie svizzere (CFF: + 5,6%), belghe (SNCB: +4,9%) e britanniche (ATOC: + 4,7%), mentre le ferrovie francesi (SNCF) e tedesche (DBAG) presentano una crescita 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

numero indice 2000 = 100



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 di 169 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

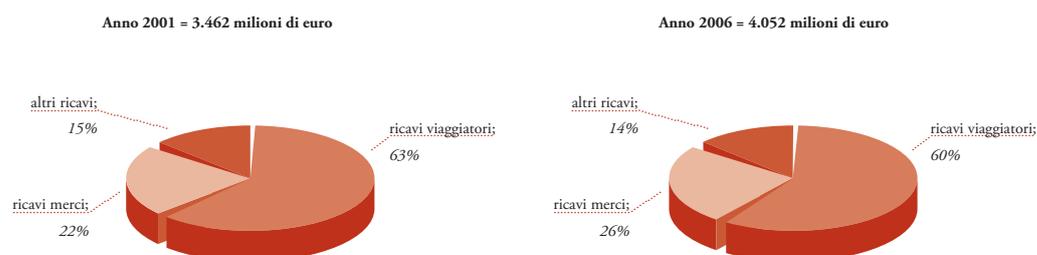
Il risultato operativo si attesta a un valore negativo di 1.354 milioni di euro, con un ulteriore peggioramento rispetto al margine operativo lordo di 202 milioni di euro, dovuto principalmente ai maggiori ammortamenti fatti registrare da Trenitalia SpA per gli investimenti

completati nell'esercizio e alle minori plusvalenze fatte registrare da Ferrovie Real Estate SpA sulla vendita degli immobili e terreni non strumentali.

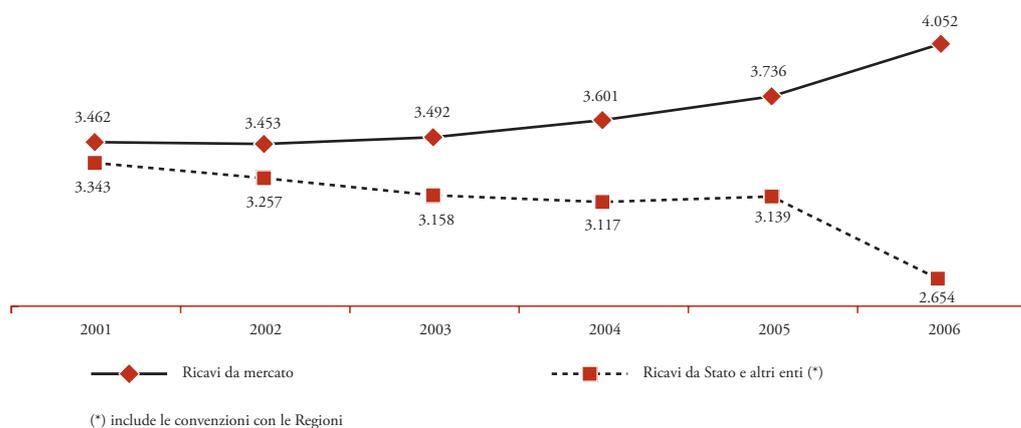
Il risultato ante imposte sconta infine, rispetto all'esercizio precedente:

- 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.

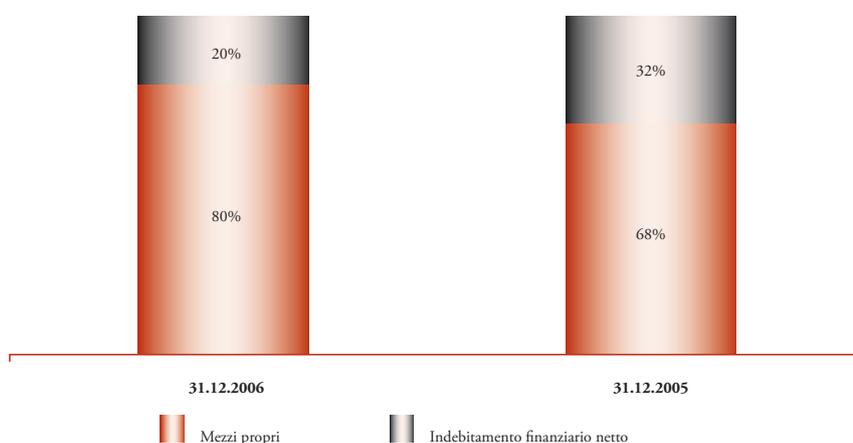
L'indebitamento finanziario netto si attesta a 9.017 milioni di euro, con una diminuzione di 8.931 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2005. Tale variazione è principalmente correlata:

- 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 rimborsi 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 accessi 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

Prestazioni di personale

Cariche sociali
Prestazioni di personale
Rimborsi assicurazioni
Utilizzo marchio
Rimborsi servizi informatici

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

Fitto locali

Cariche sociali
Rimborsi assicurazioni

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 Ferrovie Real Estate	RFI Ferrovie Real Estate	RFI Ferrovie Real Estate			RFI 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			
Metroscail 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

¹La 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:

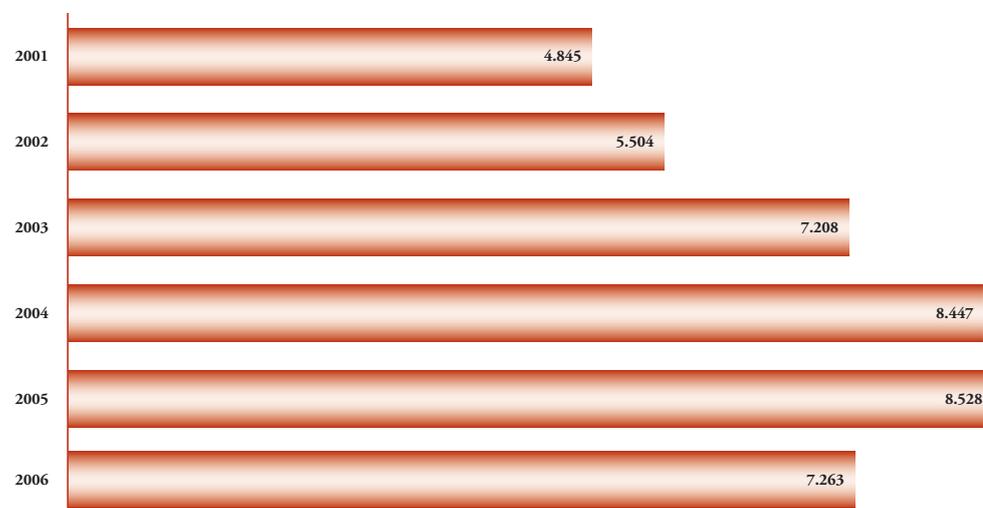
- garantire gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti;
- garantire il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo;
- garantire la continuità dei progetti in corso.

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 Internaz.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 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.*

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 proventi² 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 stanziare 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		
	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 fundamentalmente 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 pubblicitaria 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 Amministratore 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 portacontaineri 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	Cemat/Tevere 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								4.477.237	
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 570.054 mila iscritti gli acconti del passivo

(**) di cui 95.446 mila 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, come 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 Contratti 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 379,3 mila 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

¹Comprensivo 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 contrappongono 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-rotai 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 evidenzia, 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 lavoro 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 fidejussioni 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 paragrafo "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 componenti 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 intrattenuato 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 centotré 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 centotré 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 consorziale 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 autoferrottranvieri 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 evidenza:

- 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, così 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 già 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 Communication 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 né 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 linee 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 inter-regionali, 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

**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	(92.113)
Totale 1	500.104.840	450.521.385	49.583.455
2. Crediti			
d. verso altri			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	7.145.469	3.136.152	4.009.317
- <i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	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 RISCOINTI			
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 RISCOINTI	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 quiescenza 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 RISCOINTI			
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 RISCOINTI	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

**Nota integrativa
al bilancio consolidato
al 31 dicembre 2006**

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:

- Cemate 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 Cemate 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).

Criteria 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 principi 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 1° 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 ampiamente 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 RISCOINTI 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 allinearli 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 Legge 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.

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'implementazione 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 contributi 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 iscritti 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

Immobilizzazioni immateriali	31.12.2005			31.12.2006		
	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 riconducibile 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 credito 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

Immobilizzazioni immateriali	31.12.2005			31.12.2006		
	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	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 Parcheggio 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 Società 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 Cematec 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 autoferrotanvieri;
- 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 <i>leasing</i>	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	Accanto- namenti 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 OPAPS 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

¹Di 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 Metroscail 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 Cemati 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 1.163.219mila 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, nonché 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 RISCOINTI 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 Basicel 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 altre 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			
<i>Traffico interno</i>	2.259.490	2.126.660	132.830
<i>Traffico internazionale</i>	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:			
<i>Traffico interno</i>	579.990	530.697	49.293
<i>Traffico internazionale</i>	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 <i>trading</i>	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 poste telegrafiche	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			
<i>Da imprese controllate e collegate</i>	0	0	0
<i>Altri</i>	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 verso 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 penali 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
<i>Interest rate swap</i>			
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 <i>interest rate swap</i>	1.282.000	1.250.750	112.045
<i>Interest rate swap</i>			
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 <i>interest rate swap</i>	0	0	0

Valori in migliaia di euro

Intermediario <i>swap</i>	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 è 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 è 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 già avvenuta – il valore prudenziale di stima risulterebbe negativo e pari a 5.441 mila 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
<i>Interest rate swap</i>			
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 <i>interest rate swap</i>		1.486.905	955.405

Valori in migliaia di euro

Intermediario <i>swap</i>	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
<i>Rate swap</i>			
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
<i>Interest Rate Collar</i>					
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 <i>swap</i>	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 <i>Floor</i>	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.E.L.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
Metroscail Scarl	Roma	10	Ferservizi SpA	75
Italcertifer Sepa	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 Srl	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

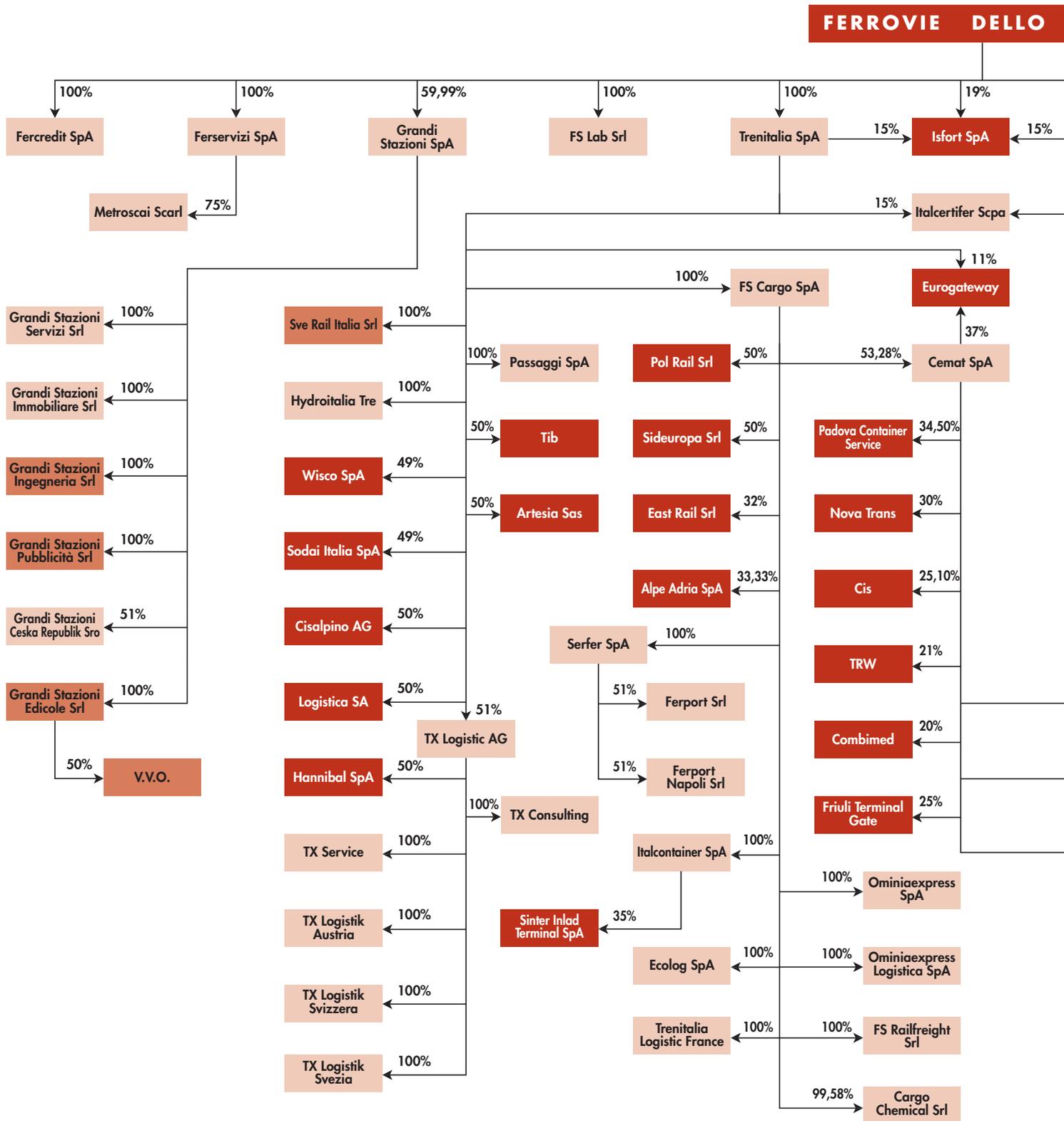
Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

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 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

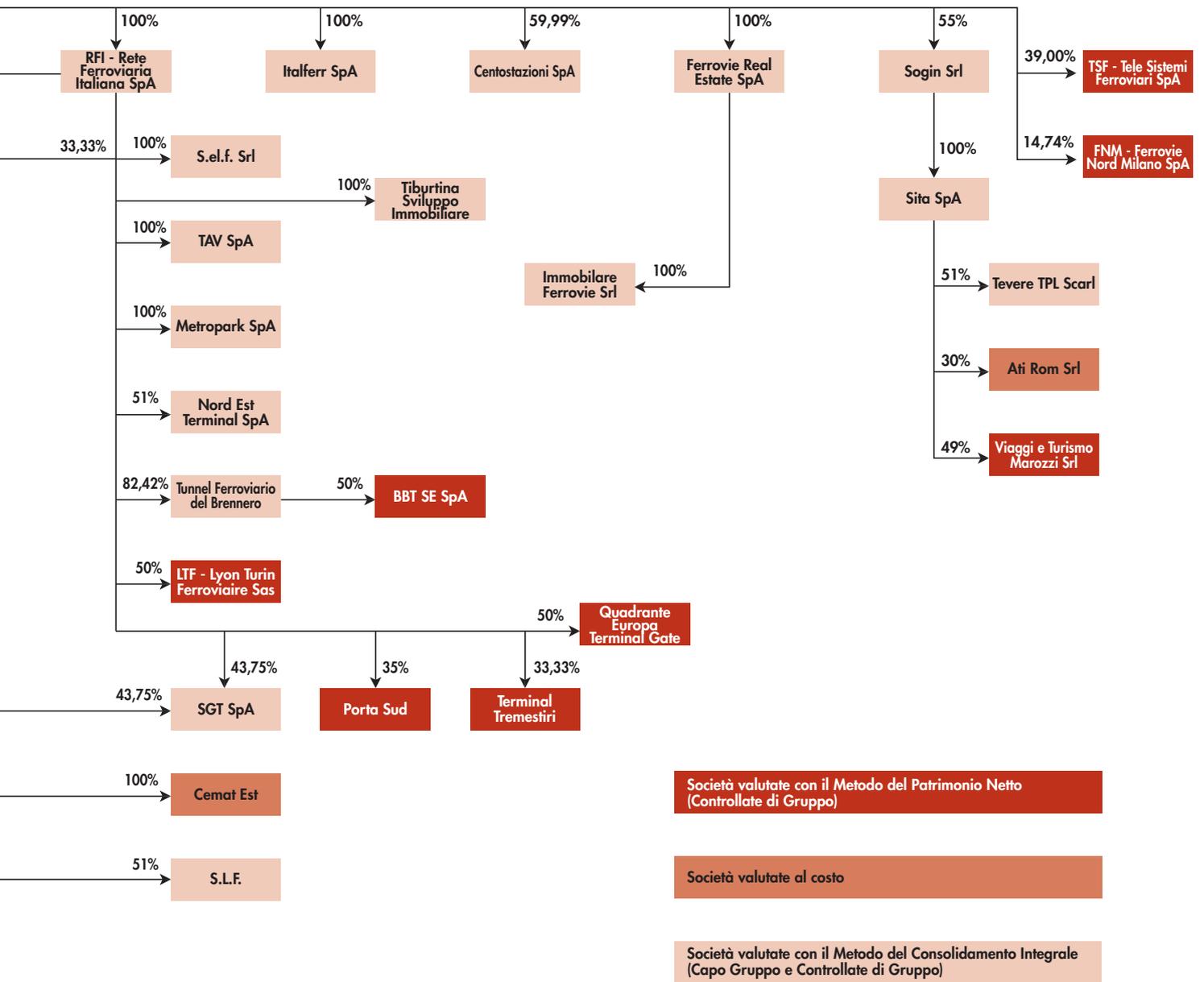
Valori in migliaia di euro

¹ *Dati espressi in valuta locale*

Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2006



STATO SPA



Rendiconto finanziario

	2006	2005
Disponibilità monetarie nette iniziali¹	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 FINALI¹	2.933.014	2.311.625

Valori in migliaia di euro

¹Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 829.486 mila nell'esercizio 2005 e 84.333mila euro nell'esercizio 2006

²Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi

³Rappresentati 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.

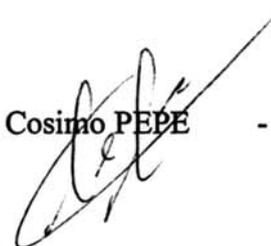
Il Collegio, inoltre, prende atto che:

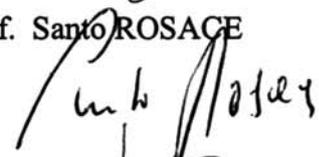
- le risultanze di bilancio riferite al 2006 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;
- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, secondo le disposizioni del Codice Civile e del D.Lgs.127/91, salvo gli effetti di leggi specifiche;

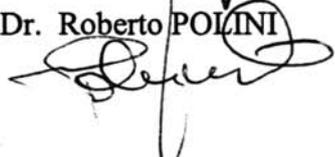
- per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della capogruppo al 31.12.2006 e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o predisposti dai Consigli di Amministrazione.

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)

**Bilancio di esercizio di
Ferrovie dello Stato SpA
al 31 dicembre 2006**

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 RISCOINTI			
II Altri ratei e risconti	9.365.609	3.172.418	6.193.191
TOTALE D. RATEI E RISCOINTI	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)

Conto economico

<i>(segue)</i>	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 - da altri	37.370.650 57.262.085	28.116.241 56.168.726	9.254.409 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 - verso altri - su debiti obbligazionari - oneri finanziari diversi	59.384.145 56.594.287 10.679.526	48.260.824 21.960.518 2.339.174	11.123.321 34.633.769 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 - altri oneri	2.828.550 429.229	2.723.320 3.315.216	105.230 (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

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.

Criteria 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 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 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 RISCOINTI 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.

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

Immobilizzazioni immateriali	31.12.2005			31.12.2006		
	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

Immobilizzazioni immateriali	31.12.2005			31.12.2006		
	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	Incrementi	Movimenti dell'esercizio			Valori al 31.12.2006
			Decrementi	Altre variazioni	Riclassifiche	
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

¹Il 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 perfezionata 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 RISCOINTI

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:								
<i>Riserva Straordinaria</i>	27.897							27.897
<i>Versamenti in conto futuro aumento di capitale</i>	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 544.271 mila euro.
- il decremento per la perdita del periodo di 1.937.481 mila 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	Accantona- menti	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 "spossestamento" 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 958.798 mila 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 6.534 mila 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 2.866 mila 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 (1.900 mila euro) al netto dei crediti per i versamenti in acconto effettuati (1.581 mila 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)
Previdai	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	(4.841)
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 trince 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 societizzazione 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 <i>asset</i> 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 132.771 mila 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
<i>Building management</i>	4.452	3.593	859
<i>Facility</i>	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			
<i>Su crediti verso società controllate</i>			
<i>Interessi attivi su c/c intersocietari</i>	22.478	16.405	6.073
<i>Interessi attivi su finanziamenti</i>	12.520	10.145	2.375
<i>Altri proventi</i>	2.372	1.566	806
	37.370	28.116	9.254
Da altri			
<i>Interessi sul credito Iva di cui si è chiesto rimborso</i>	31.746	31.985	(239)
<i>Su operazioni pronti c/termine</i>	6.536	5.494	1.042
<i>Su polizze commerciali</i>	928	1.544	(616)
<i>Su depositi a scadenza</i>	13.279	7.193	6.086
<i>Su euro sintetici</i>	3.117	850	2.267
<i>Interessi attivi su conti correnti bancari e postali</i>	1.404	1.035	369
<i>Diversi</i>	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			
<i>Interessi passivi su conti correnti intersocietari</i>	37.672	25.256	12.416
<i>Interessi passivi su Iva chiesta a rimborso</i>	20.946	22.099	(1.153)
<i>Interessi su depositi a scadenza</i>	154	218	(64)
<i>Diversi</i>	91	105	(14)
	58.863	47.678	11.185
Verso imprese collegate			
<i>Interessi passivi su conti correnti intersocietari</i>	521	562	(41)
<i>Interessi su depositi a scadenza</i>	0	21	(21)
	521	583	(62)
Verso altri			
<i>Su debiti obbligazionari</i>	56.594	21.961	34.633
<i>Diversi</i>	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
<i>Valori in migliaia di euro</i>			

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 chiesta 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			
<i>Sopravvenienze attive</i>	2.256	5.360	(3.104)
<i>Diversi</i>	5.482	6	5.476
	7.738	5.366	2.372
Oneri straordinari			
Imposte relative a esercizi precedenti	2.829	2.723	106
Altri			
<i>Sopravvenienze passive</i>	426	3.313	(2.887)
<i>Perdite per eliminazione cespiti</i>	3	1	2
<i>Diversi</i>	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
<i>Interest rate swap</i>				
	Gamba Attiva	Gamba Attiva		
Cartolarizzazione Crediti fiscali 2004	700.459	282.213	(5.441)	Euterpe Finance
	Gamba Passiva	Gamba Passiva		
	830.500	299.000		
	Gamba Attiva	Gamba Attiva		
Cessione Crediti Iva 2006	335.191	335.191	0	Société Générale
	Gamba Passiva	Gamba 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

Rendiconto Finanziario

	2006	2005
Disponibilità monetarie nette iniziali	79.830	203.966
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
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)
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>		
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)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
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**

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:

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato SpA

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro ~~7.890.000.000~~ **38.790.425.485**

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)

Cod. Fisc. e P. Iva 06550501001 - REA n. 062803

- Società con socio unico



- Ricavi operativi	167
- Costi operativi	<u>(224)</u>
- Margine operativo lordo	(57)
- Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(28)
- Saldo proventi/oneri diversi	<u>1</u>
- Risultato operativo	(84)
- Saldo gestione finanziaria	(1.855)
- Componenti straordinarie nette	<u>4</u>
- Risultato ante imposte	(1.935)
- Imposte sul reddito	<u>(2)</u>
- Perdita dell'esercizio	<u>(1.937)</u>

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 ~~DEPE~~ - (Presidente)

Prof. Santo ~~ROSACE~~ - (Sindaco effettivo)

Dott. Roberto ~~POLINI~~ - (Sindaco effettivo)

**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

**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)

FERROVIE DELLO STATO
Piazza della Croce Rossa, 1 • 00161 Roma

www.ferroviedellostato.it

Stampa
Valprinting Srl - Nepi (VT)

08/2007 - 700



Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
www.ferroviedellostato.it
08/2007 - 700