

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2006

PAGINA BIANCA

RFI SpA

**BILANCIO DI ESERCIZIO
- CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2006**

PAGINA BIANCA

**BILANCIO
2006****MISSIONE DELLA SOCIETÀ'**

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

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e, attualmente, tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato prima e di Ferrovie dello Stato dopo).

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

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

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

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione:**

Presidente MASERA Rainer Stefano

Amministratore Delegato

Fino al 24 settembre 2006 MORETTI Mauro

Dal 25 settembre 2006 (OdS n.216/P) ELIA Michele Mario

Consiglieri

Fino al 27 aprile 2006 BASILE MAURIZIO

Fino al 24 settembre 2006 SOPRANO VINCENZO

DE SILVIO Vittorio

MANDARINO Nicola

LO BOSCO Dario

Collegio Sindacale:

Presidente SETTIMI Giancarlo

Sindaci effettivi GATTI Serafino

ROSACE Santo

Sindaci supplenti LOGOTETO Giovanni

MARENGO Guglielmo

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

INDICE

Lettera del presidente

Informazioni di carattere generale

Rapporti con lo Stato

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Gestione finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Decreto legislativo 231/2001

Decreto legislativo 196/2003

Informativa relativa all'art. 2497 ter

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

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

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

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO 1 – Rendiconto finanziario

ALLEGATO 2 – Relazione del Collegio Sindacale

ALLEGATO 3 – Relazione della Società di Revisione

RFI*Il Presidente*

Signor Azionista,

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

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

3. I rilevanti miglioramenti gestionali operati nel 2006, nonché l'aumento dei ricavi da mercato (maggiori del 20% rispetto all'esercizio precedente), ampiamente illustrati in bilancio, non sono stati sufficienti, tuttavia, a compensare la forte riduzione sia dei corrispettivi da Stato (contributi in conto esercizio) per i servizi di mantenimento in efficienza della rete e degli impianti ferroviari a carico di RFI, sia dei trasferimenti di cassa necessari alla nostra società per far fronte ai pagamenti relativi agli investimenti in corso sulla rete convenzionale/tradizionale.

Occorre, viceversa, riconoscere con soddisfazione che la costruttiva interlocuzione con il Governo ha consentito di affrontare e risolvere, per l'anno 2006, le problematiche relative al finanziamento del completamento della rete AV/AC Torino-Milano-Napoli.

4. Con riferimento alla gestione ordinaria, nel 2006, lo Stato ha erogato a RFI contributi in conto esercizio pari a 902 mln di euro¹, riducendo del 30% e, cioè, di 387 mln euro, i contributi erogati nel 2005. Esclusivamente a causa di tale riduzione, nel 2006 il conto economico di RFI ha registrato un saldo negativo sia a livello di MOL, sia di Risultato d'esercizio, rispettivamente per 111 e per 197 mln di euro (cfr. tav. 2 e 3).

Va, al riguardo, sottolineato che, in coerenza con le predeterminazioni di cui al C.d.P. 2001-2005 e in ragione degli obblighi di "servizio pubblico" posti dal Concedente a carico di RFI (peraltro aumentati nel 2006 a fronte della maggiore estensione della rete in esercizio e, comunque, integralmente assicurati da RFI), la nostra società, per il 2006, aveva richiesto allo Stato, mediante il Piano d'impresa trasmesso nel 2005 ai Ministeri competenti, la somma di 1.279 mln di euro.

5. Il risultato negativo del bilancio 2006 va esaminato anche alla luce delle disposizioni di cui al d.lgs. n. 188/2003 (che recepisce le direttive comunitarie nn. 12, 13 e 14 del 2001 in materia di infrastrutture ferroviarie) che vincolano la nostra Società al "tendenziale equilibrio" economico-finanziario. In ragione di tale vincolo, nonché della necessità di assicurare l'ordinata gestione e la sostenibilità dell'esercizio, è necessario che, al più presto, il suddetto equilibrio venga ripristinato, riassorbendo la negativa evoluzione dei conti del 2006.

Al riguardo, per il 2007, anche per il tramite della Capogruppo, è stata avviata un'interlocuzione con le competenti Autorità al fine di definire puntualmente l'effettivo ammontare (in parte subordinato alla capienza finale del "Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei trattamenti di fine rapporto (TFR) di cui all'art. 2120 del codice civile" istituito e gestito dall'INPS) delle risorse in conto esercizio che verranno trasferite a RFI. Il *Budget* 2007 ipotizza che tali risorse siano dell'ordine di 1.050 mln di euro e, quindi, inferiori per 239 mln di euro rispetto alla quantificazione effettuata da RFI secondo i medesimi criteri della richiesta avanzata nel 2006. Pertanto, anche nel 2007, l'equilibrio economico-finanziario di cui al richiamato d.lgs. 188/2003 al momento non sembra poter essere conseguito.

Auspicaando, in ogni caso, un assestamento dell'ammontare dei contributi in conto esercizio 2007, tenuto conto dei vincoli di legge sopra richiamati, le ipotesi di Piano d'impresa RFI 2007-2011 predisposte dagli Uffici sono state elaborate in vista dell'obiettivo di riportare il conto economico della società in equilibrio a partire dal 2008 (cfr. tav. 4). Oltre a confermare l'impegno di RFI a realizzare, anche nel prossimo biennio, nel pieno rispetto delle esigenze di sicurezza, ulteriori miglioramenti gestionali,

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

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

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

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

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

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

7. Le criticità di cassa retroagiscono direttamente sui piani d'investimento: è, pertanto, fondamentale proseguire l'interlocuzione avviata nel 2006 con le competenti Istituzioni al fine di superare le difficoltà che si prospettano per il futuro. Al momento, secondo quanto indicato dalla LF 2007, le problematiche relative alla carenza di risorse di cassa per gli investimenti sulla rete tradizionale si riproporranno significativamente nel 2008. Infatti, alla luce degli importi iscritti in tale legge, se per il 2007 e per il 2009 si stima un *gap* fra disponibilità di cassa da LF e fabbisogni da Stato pari, rispettivamente, a 318 e 292 mln di euro, nel 2008 si prevede che tale *gap* possa essere dell'ordine dei 2.210 mln di euro (cfr. tav. 5).

In questo contesto, occorre tener conto che RFI, al 31.12.2006, vantava nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) crediti per complessivi 2.672 mln di euro (partite collegate sia al (i) conto economico: 1.438 mln di euro, sia agli (ii) agli investimenti: 1.234 mln di euro -esplicitamente riconosciuti dal MEF con lettera 6/3/2007). Al riguardo, va anche ricordato che nel giugno 2006, la Capogruppo ha delegato il C.d.A. di RFI a deliberare, a partire dal 2007, aumenti di capitale sociale per un importo di 1 Mld di euro (il c.d. *gap* di liquidità), in più 'tranches' e in un arco temporale di 3-4 anni, di cui la prima *tranche* di 250 mln di euro è stata sottoscritta e versata dalla Capogruppo nel gennaio 2007. In futuro, pertanto, per superare le indicate carenze di cassa, d'intesa con la Capogruppo e previa presa d'atto e validazione da parte delle competenti Istituzioni, potrebbe anche essere esplorata la possibilità di pervenire a forme di concorso al pre-finanziamento di taluni investimenti fondamentali da parte di RFI a valere sui richiamati crediti.

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

Per i prossimi anni, al fine di assicurare l'efficienza gestionale di RFI, nonché la regolare attuazione delle opere pianificate – fondamentali per la modernizzazione, la competitività