

## **NOTA INTEGRATIVA**

**PAGINA BIANCA**

## SEZIONE 1

### Contenuto e forma del bilancio

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

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

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

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

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

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

## SEZIONE 2

### Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

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

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

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

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

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

#### Immobilizzazioni materiali e immateriali

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

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

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31.12.2006 sono poste in bilancio al netto della quota di ammortamento dell'anno 2006 calcolata in misura variabile in base ai volumi di produzione sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Il criterio di ammortamento a quota variabile è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".*

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

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

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

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

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

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

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

L'adozione del metodo di ammortamento introdotto dalla norma “*«a quote variabili in base ai volumi di produzione, sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione»* richiede l'identificazione dell'unità di prodotto che è individuata nel “treno\*km” sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno\*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

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

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

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

(valori in  
milioni)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Per i costi da sostenere lungo la vita della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce che *“Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti”*.

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

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

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

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

La società non dispone di beni in leasing finanziario.

### **Immobilizzazioni finanziarie**

#### *Partecipazioni*

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

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

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

### **Rimanenze**

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

Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione.

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

### **Crediti e debiti**

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

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

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

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

#### Contributi in conto impianti

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

#### Disponibilità liquide

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

#### Ratei e risconti attivi e passivi

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

#### Fondi per rischi ed oneri

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

#### Fondo imposte

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Fondo oneri per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari**

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

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

In proposito, si ricorda che:

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

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

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

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

#### *Altri fondi*

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

#### **Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita**

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

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

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

#### **Conti d'ordine**

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

#### **Partite in moneta estera**

##### *Crediti e debiti*

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

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

##### *Disponibilità liquide*

Sono convertite al cambio di chiusura.

#### **Ricavi e costi**

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

#### **Contributi**

##### *Contributi in conto esercizio*

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

### **Imposte sul reddito**

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

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

**SEZIONE 3****ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI****STATO PATRIMONIALE: ATTIVO****IMMOBILIZZAZIONI**

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

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

**Immobilizzazioni immateriali**

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