

**RELAZIONE  
DEL COLLEGIO SINDACALE**

PAGINA BIANCA

Collegio Sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE****AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2006****Signor Azionista,**

i fatti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2006 sono analiticamente descritti nella "Relazione sulla gestione" redatta dagli amministratori; assumono una particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, quei provvedimenti, contenuti nella legge finanziaria per l'anno 2006 (L. n. 266/2005) ed in quella per l'anno 2007 (L. n. 296/2006), che producono effetti positivi sul bilancio della Società:

- L'art. 1, comma 966, della L.F.2007 ha stabilito che gli oneri per capitale ed interessi dei titoli emessi e dei mutui contratti da Ispa fino al 31 dicembre 2005 per il finanziamento degli investimenti relativi alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria ad alta velocità "Linea Torino-Milano-Napoli", nonché gli oneri delle relative operazioni di copertura, sono assunti direttamente a carico del bilancio dello Stato. In relazione all'assunzione diretta da parte dello Stato degli oneri relativi al predetto finanziamento ed in applicazione del decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze n. 129174 del 27 dicembre 2006, sono stati eliminati dal bilancio 2006 i debiti verso la Cassa Depositi e Prestiti – subentrata ad Ispa – tramite l'iscrizione, in contropartita, di equivalente contributo in conto impianti da parte dello Stato portato a riduzione dei cespiti e dei lavori in corso relativi alla linea AV/AC Torino-Milano-Napoli.

- L'art. 1, comma 86, della L.F. 2006 ha innovato nel finanziamento al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria trasformando la precedente modalità di "aumento di capitale sociale" in quella di "contributo in conto impianti".

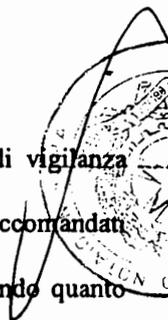
L'innovazione consente di non dover procedere all'ammortamento degli investimenti finanziati con il contributo in conto impianti, con conseguente minore incidenza sul fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo. Il comma 87 dello stesso articolo, inoltre, ha introdotto una nuova modalità di calcolo "*a quote variabili in base ai volumi di produzione*" degli ammortamenti del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa infrastruttura, prevedendo, altresì, l'inizio dell'ammortamento dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio.

Tali norme hanno prodotto, rispetto al precedente esercizio, un decremento di 503,6 milioni degli ammortamenti e del corrispondente utilizzo della "Integrazione fondo ristrutturazione ex lege 448/98".

#### **Attività di vigilanza**

Nel corso dell'esercizio 2006 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, tenendo presenti anche i principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, rilevando quanto segue.

Le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso di queste ultime il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di



economicità della gestione.

L'Amministratore Delegato, in perfetta aderenza a quanto stabilito dall'art. 2381 C.C. e dallo statuto sociale, ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo effettuate dalla società e dalle sue controllate, con particolare riferimento agli investimenti relativi sia alla rete tradizionale sia a quella AV/AC, nonché alla evoluzione della situazione finanziaria, particolarmente critica nel corso del 2006 a causa della contrazione delle erogazioni a carico del bilancio dello Stato.

Nel corso delle riunioni periodiche tenute dal Collegio ex art. 2404 C. C., sono state effettuate verifiche documentali, esaminata documentazione amministrativa e contabile ed approfondite specifiche problematiche, assumendo altresì informazioni dai responsabili di varie funzioni aziendali.

Nel corso degli incontri con la società di revisione "PricewaterhouseCoopers S.p.A.", diretti allo scambio di informazioni rilevanti per le rispettive attività, non sono emersi fatti censurabili o di rilievo.

Nello svolgimento della vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, sono state acquisite informazioni dai responsabili di varie funzioni ed operata una ricognizione del complessivo organigramma aziendale e delle responsabilità assegnate ai titolari delle strutture, senza rilevare discrasie organizzative degne di essere segnalate.

Sono state acquisite notizie dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 231/2001 ed esaminate le risultanze dell'attività da esso svolta nel 2006, da cui è emerso un quadro di sostanziale adeguatezza ed osservanza del "modello organizzativo e di gestione" della Società, al quale sono state apportate modifiche per adeguarlo alle

novità del quadro normativo ed ai mutamenti intervenuti nell'assetto organizzativo.

#### **Analisi del risultato dell'esercizio 2006**

L'esame dei risultati della gestione 2006 è stato effettuato con espresso riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico posto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dalla normativa comunitaria, recepita dal D.Lgs. n.188 del 2003 (art. 15).

Il Collegio ha posto a raffronto i risultati degli esercizi 2004-2006 rilevando, in estrema sintesi, il peggioramento:

- del margine operativo lordo, passato dal sostanziale equilibrio del 2004 (mln.1,4) e dalla positività del 2005 (mln.37,9) al dato negativo del 2006 (- mln.110,7);
- del risultato operativo, passato dai -33,2 del 2004 e dai -20,9 del 2005 ai -161,4 milioni del presente esercizio;
- del risultato finale, in sostanziale equilibrio negli esercizi 2004 e 2005 ed in netta perdita nel presente (-mln.197).

Da ciò, l'esigenza di esaminare la dinamica dei ricavi e dei costi della produzione e le prospettive di equilibrio nel breve periodo.

#### ***Ricavi operativi***

Flettono dai 2.433,7 milioni del 2005 ai 2.302,4 del 2006.

Occorre, però, rilevare che i *ricavi delle vendite e delle prestazioni* sono in costante ascesa, essendo lievitati dai 1.035,9 milioni del 2004 ai 1.144,3 del 2005, per raggiungere i 1.400,5 milioni nel 2006. Dalla relazione sulla gestione si desume che il sensibile incremento è stato conseguito con l'entrata in esercizio dell'AV/AC sulle tratte RM-NA e TO-NO, con l'aumento dei treni-chilometro e con la disapplicazione dello sconto già riconosciuto alle imprese ferroviarie.

I *ricavi da Stato*, derivanti dai contributi in conto esercizio riconosciuti al gestore



dell'infrastruttura ferroviaria in correlazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al medesimo dal concedente-Stato, flettono considerevolmente dai 1.304 del 2004 e dai 1.289,1 del 2005 ai 901,8 milioni del 2006 (- mln.387,3). Alla loro contrazione è imputabile la riduzione dei ricavi operativi e, di conseguenza, del margine operativo lordo e dei risultati operativo e finale.

Conclusivamente, esigenze di contenimento della spesa della Pubblica Amministrazione hanno determinato l'inadeguatezza del contributo in conto esercizio per l'anno 2006 in relazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dal concedente-Stato, rimasti invariati rispetto a quelli contemplati nel contratto di programma 2001-2005.

#### **Costi della produzione**

I *costi della produzione*, compresi gli storni costituiti da quelli capitalizzati, risultano sensibilmente contenuti nel triennio 2004-2006, essendo passati dai 2.340 milioni del 2004 ai 2.395,8 del 2005 (+ 2.38%) ed ai 2.413,1 del 2006 (+0.7%).

Il costo del lavoro ha subito nel 2006 un lieve incremento (0,9%), nonostante gli oneri derivanti dai trascinamenti per il rinnovo contrattuale del biennio 2005-2006, che hanno comportato un incremento medio mensile di 60 euro, oltre agli oneri sociali. Il limitato incremento del costo del lavoro è da porre in relazione alla riduzione del personale, rivolta all'incremento della produttività, passato da una consistenza di 35.158 unità all'1 gennaio a quella di 34.554 di fine esercizio, anche per effetto della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro.

Gli *altri costi* subiscono un incremento più marcato (4.5%) relativamente all'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci da porre in relazione ai maggiori investimenti diretti (+ mln. 50,6).

L'efficientamento dei costi della produzione svolge un ruolo decisivo nel conseguimento dell'equilibrio economico cui deve tendere il gestore dell'infrastruttura. Al contenimento dei costi concorrono le azioni seguite alla decisione adottata il 24 novembre 2005 dal CdA di ridurre il gap (mln.62,3 a fine 2006) esistente tra i costi ed i ricavi delle stazioni gestite direttamente da RFI, attraverso la riqualificazione, l'aumento delle aree a reddito e dei canoni di locazione, la chiusura delle piccole stazioni e la concessione di comodati. Tali azioni potrebbero far conseguire risultati più consistenti qualora fossero proseguite con continuità ed incisività.

Tra gli altri costi che concorrono al risultato d'esercizio merita particolare cenno, tra gli oneri straordinari, l'accantonamento di 100 milioni al fondo incentivi all'esodo del personale di cui, nella nota integrativa, è giustificata l'appostazione "secondo quanto previsto dal piano industriale 2007-2011".

Con riferimento all'inadeguatezza dei contributi in conto esercizio rispetto agli oneri posti in capo ad RFI dal concedente-Stato, è da segnalare che l'art. 75, comma 5, della legge n. 289 del 2002 (L.F. 2003) prevede la sterilizzazione, nel conto economico, degli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria attraverso l'utilizzo di apposito fondo del passivo patrimoniale. Poiché il predetto fondo, per la quota relativa alla manutenzione, ammonta, al 31 dicembre 2006, a 2.323 milioni, la parte degli oneri di manutenzione non coperta da contributi in conto esercizio ai sensi del contratto di programma (mln. 235), avrebbe potuto essere compensata mediante equivalente riduzione del fondo stesso.

La decisione di non procedere alla compensazione degli oneri di manutenzione non coperti, oltre a non violare principi contabili, può ritenersi anche opportuna ai fini della maggiore evidenziazione degli effetti finanziari della mancata contribuzione. Tale

posizione è stata già espressa dal Collegio nella relazione al bilancio d'esercizio 2003 in cui è segnalato che *"...se la sterilizzazione di quote ideali di costo (ammortamenti) non produce effetti negativi neanche sul piano finanziario qualora siano provvedute le risorse per gli investimenti, nel caso di costi che si traducono in spese, quale quello per la manutenzione ordinaria, la loro compensazione con utilizzo di fondi del passivo patrimoniale non produce, in medio periodo, ripercussioni negative sul conto economico, ma contrae significativamente ...le disponibilità finanziarie"*.

#### ***Prospettive di medio periodo***

Con espresso riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico, al netto degli ammortamenti, posto nei confronti del gestore dell'infrastruttura dalla normativa comunitaria in materia ferroviaria recepita dal D. Lgs. n. 188 del 2003 (art. 15), il Collegio, tenuto conto dell'incremento strutturale dei ricavi operativi, del conseguito contenimento dei costi della produzione, nonché dell'appostazione del fondo di 100 milioni per l'esodo incentivato del personale di cui al "Piano industriale 2007-2011" e della mancata compensazione degli oneri di manutenzione non coperti da contributi in conto esercizio per 235 milioni, ritiene che l'equilibrio economico del bilancio della società possa essere conseguito a breve.

#### **Situazione finanziaria**

L'esercizio 2006 è stato caratterizzato da una situazione finanziaria prossima alla illiquidità che ha richiesto, da un lato, l'effettuazione di operazioni di provvista mediante prestiti, scissioni e riscossione di crediti, dall'altro, la rimodulazione degli investimenti con priorità nei confronti di quelli giudicati strettamente indispensabili. Tale situazione si desume da alcune significative componenti del conto patrimoniale: aumentano i crediti dai 4.718,9 milioni del 2005 ai 5.110,1 del 2006, mentre il saldo del

c/c intersocietario, che al 31.12.2005 esponeva un credito di 1.222,5 milioni, chiude al 31.12.2006 con un debito di 227,2 milioni. Di contro, i debiti passano dai 3.148,4 milioni del 2005 ai 5.233,4 del 2006, con particolare riguardo a quelli verso banche, che nel 2006 aumentano di 1.165,6 milioni.

### **Conclusioni**

Il Collegio ha verificato la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ha riscontrato la sua rispondenza ai fatti di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza delle informazioni in essa contenute.

Pur possedendo partecipazioni di controllo, la società non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3, del D.Lgs. 127/91, in quanto detto bilancio sarà redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato S.p.A."

Ai sensi dell'art. 2497-bis C.C. sono stati riportati nella nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della "Ferrovie dello Stato S.p.A.", che esercita su RFI l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio, gli amministratori non hanno fatto ricorso a deroghe ex art. 2423, quarto comma, C.C., salvo l'applicazione di specifiche disposizioni di legge.

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, C.C., è stato espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale di costi di ricerca e sviluppo.

Non sono pervenute al Collegio denunce ex art. 2408 C. C..

Non si è ancora avuto conoscenza della relazione della società di revisione sul bilancio.

In relazione a quanto precede, il Collegio esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2006, nonché all'accoglimento della

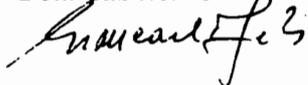


proposta formulata dagli amministratori di riportare a nuovo la perdita.

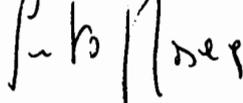
Roma, 19 marzo 2007

IL COLLEGIO SINDACALE

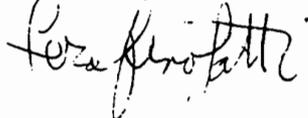
Dott. Giancarlo SETTIMI - (Presidente)



Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)



Prof. Serafino GATTI - (Sindaco effettivo)



PAGINA BIANCA

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI  
DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE**

**RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA**

**BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2006**

PAGINA BIANCA

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE**

All'Azionista di  
Rete Ferroviaria Italiana SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2006. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.  
  
Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 16 maggio 2006.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2006 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
- 4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:
  - 4.1 Come descritto dagli Amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" e già delineato nel precedente bilancio, la Legge Finanziaria 2006, tra l'altro, ha ridotto significativamente le risorse a disposizione della Società (sia per il 2006 che per gli anni successivi) rispetto a quanto in precedenza

convenuto nell'ambito del Contratto di Programma, generando il negativo risultato dell'esercizio nonché squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario, anche alla luce dei vincoli gestionali propri del gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Gli Amministratori - nell'indicare che le azioni eseguite e previste sul versante della produttività interna da sole non potranno garantire l'equilibrio economico/finanziario se non adeguatamente supportate dallo Stato - hanno illustrato il quadro di riferimento in cui sta operando la Società e la necessità i) di ottenere in futuro contributi in conto esercizio ad un livello almeno pari ai trasferimenti ante 2006, ii) di sottoscrivere il nuovo Contratto di programma 2007/2011 al fine di poter definire gli impegni da assumere ed i servizi da prestare in un contesto di regole certe quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie dei trasferimenti e iii) di ricevere dallo Stato le tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonché il periodico adeguamento del canone d'accesso all'infrastruttura. Gli Amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti le discussioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti.

- 4.2 La Legge n° 266/2006 (Legge Finanziaria 2006) introducendo rilevanti novità per il gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha in particolare i) all'articolo 1, comma 86, modificato il criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi in conto impianti e ii) all'articolo 1, comma 87, introdotto, in luogo dell'ammortamento economico/tecnico, il metodo di ammortamento "a quote variabili su base ai volumi di produzione". Gli Amministratori, nell'evidenziare che tali innovazioni non hanno influenzato il risultato d'esercizio, hanno illustrato nella nota integrativa le modalità con cui le stesse sono state applicate ed i relativi effetti sul bilancio.
- 4.3 Come indicato dagli Amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2006 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2006 sono iscritti i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 24 miliardi di Euro (22,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2005), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti e delle minusvalenze della rete

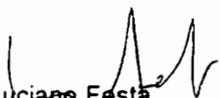
Convenzionale è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti e ii) il Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 2,3 miliardi di Euro (4,2 miliardi di Euro al 31 dicembre 2005) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare sia oneri manutentivi che connessi all'avvio del Sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli Amministratori hanno indicato i) le motivazioni della riclassifica di quota parte del Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari (1,9 miliardi di Euro) all'Integrazione Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98, ii) le ragioni per le quali non è stato utilizzato il Fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per la parte dei costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato, iii) di avere utilizzato complessivamente il Fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 0,5 miliardi di Euro (1 miliardo di Euro al 31 dicembre 2005), e iv) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2006 (24 miliardi di Euro), tenuto conto di quanto descritto nel precedente punto 4.2, è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

- 4.4 Come indicato nella relazione sulla gestione, sono in corso alcune indagini e procedimenti penali a fronte dei quali gli Amministratori, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non hanno ritenuto di effettuare, al riguardo, alcuno stanziamento in bilancio.

Roma, 20 marzo 2007

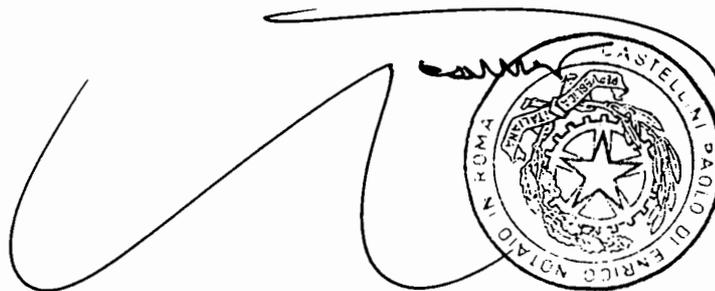
PricewaterhouseCoopers SpA

  
Luciano Festa  
(Revisore contabile)

Il presente estratto consta di duecentonovantacinque pagine.

In fede.

Roma, *More* — maggio duemilasette.



A handwritten signature in black ink is written over a circular notary seal. The seal features a five-pointed star in the center, surrounded by a wreath. The text around the star reads "CASTELLI PAOLO DI ENRICO NOTARIO ROMA".