

CONSOLIDATO FISCALE	Iva DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTER-SOCIETARIO	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI
<b>Controllate</b>					
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			TAV
TAV	TAV	TAV			Italferr
Italferr	Italferr	Grandi Stazioni			
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Centostazioni			Centostazioni
Centostazioni	Centostazioni	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					
<b>Collegate</b>		TSF			
<b>Collegate di controllate</b>					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
<b>Imprese controllate</b>			
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		
Siita 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
<b>Imprese collegate</b>			
Ferrovie Nord Milano SpA			
Isfort SpA	(3)	147	
TSF SpA	129	5.634	
	126	5.781	0
<b>Collegate di controllate</b>			
BBT SE			
Logistica SA			
Sideuropa Srl			
Sodai Italia SpA			
Wisco SpA			
	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>133.302</b>	<b>2.881.780</b>	<b>140</b>

Valori in migliaia di euro

2006

Costi della produzione	Costi	Ricavi	
	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
9		191 16 1.036 14 104 153 43 10	
5.784		2.004	
16.240		6.745	
52		271	
59		19 5 2.232 18 5 7	
3		26	
9		17	
6.803		77.921 2	46
5	49	148 258 151	5.482
48		1.887 3	45
4.862	3	71.923 258	
33.874	52	165.467	5.573
361		1	
4.708		55 223	6
5.069	0	279	6
0		5 5 11 10 37	
0	0	68	0
<b>38.943</b>	<b>52</b>	<b>165.814</b>	<b>5.579</b>

**RAPPORTI FINANZIARI**

<b>Denominazione</b>	<b>31.12.2006</b>		
	<b>Imm.ni Finanz.</b>	<b>Crediti</b>	<b>Ratei e Risconti attivi</b>
<b>Imprese controllate</b>			
Cargo Chemical Srl			
Cemar 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 <sup>1</sup> SpA			
Metropark SpA			
Metroscai Scarl			
Nord Est Terminal SpA			
Omnia Express SpA		6.722	
Omnia Logistica SpA			
Passaggi SpA			
RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA		227.051	
SAP - in liquidazione			
Serfer SpA			
Sita SpA			
Sogin Srl			
TAV SpA		164.675	587
Trenitalia SpA	2.092.400	1.069.296	7.417
Tx Logistic AG			
TEVERE TPL			
	<b>2.106.750</b>	<b>1.473.244</b>	<b>8.124</b>
<b>Imprese collegate</b>			
TSF SpA	0	0	0
<b>Collegate di controllate</b>			
Cisalpino AG	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>2.106.750</b>	<b>1.473.244</b>	<b>8.124</b>

*Valori in migliaia di euro*<sup>1</sup>*La garanzia di 17.550mila euro è prestata a favore della controllata TAV SpA*

**2006**

<b>Debiti</b>	<b>Garanzie</b>	<b>Oneri</b>	<b>Proventi</b>
		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
<b>1.003.112</b>	<b>3.473.432</b>	<b>58.863</b>	<b>192.808</b>
753	0	521	4.039
0	58.108	0	252
<b>1.003.865</b>	<b>3.531.540</b>	<b>59.384</b>	<b>197.099</b>

## 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 riassesto 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:

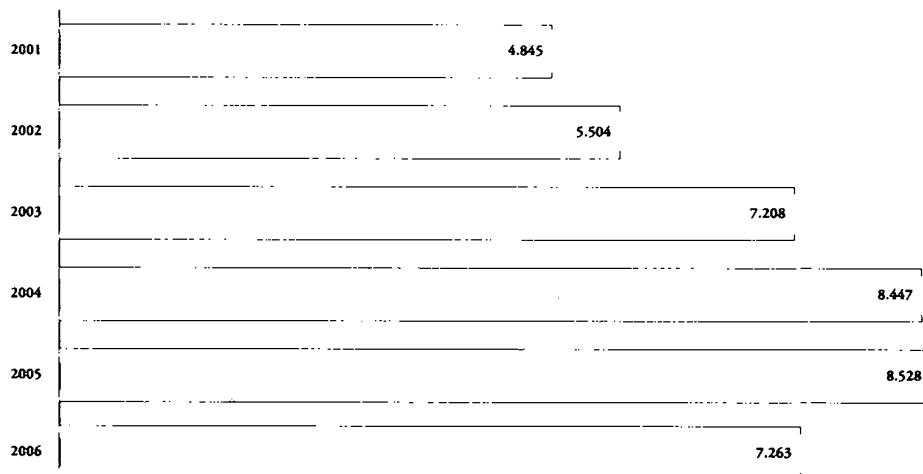
- garantire gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti;
- garantire il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo;
- garantire la continuità dei progetti in corso.

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 (ammmodernamento 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
<b>Rete AV/AC</b>				
Napoli (Grignano) - Roma	<i>km</i>	-	186	
Torino - Novara			86	
Castelfranco - Lavino			7	
Salone - Roma Prenestina			15	
<b>Rete convenzionale</b>				
Nuove infrastrutture	<i>km</i>	106	144	115
<i>Nuove linee</i>	<i>km</i>	14	34	42
<i>Raddoppi</i>	<i>km</i>	62	70	67
<i>Varianti</i>	<i>km</i>	30	40	6
Ammodernamento linee		840	402	644
<i>Elettrificazioni</i>	<i>km</i>	120	44	33
<i>Blocchi</i>	<i>km</i>	720	358	611
Tecnologie di sicurezza	<i>km</i>	4.497	5.730	6.282
<i>SCMT</i>	<i>km</i>	1.998	2.759	2.751
<i>SSC</i>	<i>km</i>		60	1.168
<i>SCC/CTC</i>	<i>km</i>	749	311	163
<i>GSM-R</i>	<i>km</i>	1.750	2.600	2.200
Apparati di stazione	<i>numero</i>	31	51	34
<i>ACEI</i>				24
<i>ACS</i>				3
<i>ACC</i>				7
Soppressione passaggi a livello	<i>numero</i>	80	109	94
Automazione passaggi a livello	<i>numero</i>			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:

<b>NUOVO MATERIALE</b>	<b>n. mezzi</b>
<b>Locomotive</b>	<b>78</b>
Nazionale Internaz.le	16
Locale	62
<b>Carrozze</b>	<b>163</b>
Naz.le Internaz.le: ETR/Intercity	3
Regionale, doppio piano	160
<b>Treni</b>	<b>71</b>
Minuetto	70
Naz.le Internaz.le: ETR Francia	1

<b>RISTRUTTURAZIONE E CLIMATIZZAZIONE</b>	<b>n. mezzi</b>
<b>Locomotive</b>	<b>29</b>
Nazionale Internaz.le	12
Regionale	9
Logistica	8
<b>Carrozze/Carri</b>	<b>600</b>
Nazionale Internaz.le	83
Regionale	129
Logistica	388
<b>Treni AV - ETR500</b>	<b>20</b>
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 proventi<sup>2</sup> 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;

<sup>2</sup> 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'articolo.

Nel decreto non regolamentare citato è previsto che le somme stanziate nel bilancio dello Stato per l'anno 2007 (cap. 2222), pari a 645 milioni di euro, a titolo di Integrazione dallo Stato ai sensi del decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 23 dicembre 2003, si renderanno disponibili alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA per far fronte al pagamento del servizio del debito verso Cassa Depositi e Prestiti contratto in attuazione dell'articolo 75 della legge finanziaria 2003, e dunque per far fronte agli oneri maturati fino al 27 dicembre 2006 data di efficacia dell'accordo 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'accordo da parte dello Stato dell'intero debito di Cassa Depositi e Prestiti in essere con conseguente liquidazione del patrimonio separato, consentirà di liberare i suddetti ricavi – precedentemente a garanzia di tale debito – permettendo il loro utilizzo a garanzia dei nuovi finanziamenti da reperire sul mercato dei capitali.

La finanziaria 2007 inoltre ha previsto:

- *per la rete tradizionale*
  - autorizzazioni di spesa di 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008 per la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia;
  - ulteriori autorizzazioni di spesa, a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di 1.600 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008; tale maggiore spesa è destinata, in misura non inferiore al 50% agli investimenti nella rete regionale e locale.

- *per la rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità*
  - autorizzazioni di spesa per complessivi 8.100 milioni di euro nel periodo 2007-2021 (specificatamente nella misura di 400 milioni di euro per l'anno 2007, 1.300 milioni di euro per l'anno 2008, 1.600 milioni di euro per l'anno 2009 e 4.800 milioni di euro per il periodo 2010-2021, in ragione di 400 milioni di euro annui), interamente impegnabili a decorrere dal primo anno di iscrizione, per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità della linea Torino-Milano-Napoli.

Il finanziamento dell'infrastruttura è avvenuto anche attraverso i flussi generati dalla vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario da parte di Ferrovie Real Estate SpA. Infatti, così come previsto dalla normativa, una quota di utili di Ferrovie Real Estate SpA, pari a 50 milioni di euro, è stato distribuito all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA che, a sua volta, ha deliberato l'aumento di capitale sociale per pari importo in RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (nel 2005 erano stati distribuiti 30 milioni di euro).

Peraltro, si evidenzia che il decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito in legge 24 novembre 2006, con riferimento agli "Immobili non strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria" ha previsto l'eliminazione del terzo periodo dell'articolo 1, comma 6-bis, del decreto legge 25 settembre 2001, n. 351 (convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 novembre 2001, n. 410), sopra citato che prevedeva che: *Le risorse economico-finanziarie derivanti dalle dismissioni effettuate direttamente ai sensi del presente comma sono impiegate da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio.*

Con riferimento al finanziamento del materiale rotabile si evidenzia che esso avviene principalmente tramite:

- emissione di prestiti obbligazionari da parte di Ferrovie dello Stato SpA, interamente sottoscritti da Eurofima;
- finanziamenti attraverso il sistema bancario.

Per il dettaglio dei finanziamenti erogati nel 2006, si fa rimando al paragrafo "Principali eventi dell'anno".

## Attività di ricerca e sviluppo

Il volume del Gruppo per investimenti di ricerca e sviluppo nel 2006 è stato pari a circa 139 milioni di euro di cui 134 milioni per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e 5 milioni di euro per Trenitalia SpA.

	2004			2005			2006			D 2006 vs 2005		
Ricerca e sviluppo	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	12,9	1,6	14,5	35,5	4,1	39,6	85,7	2,7	88,4	50,2	(1,4)	48,8
Diagnostica innovativa	1,0	0,2	1,2	12,2	1,7	13,9	44,2	0,4	44,6	32,0	(1,3)	30,7
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	4,0	0,5	4,5	2,7	0,4	3,1	3,8	0,1	3,9	1,1	(0,3)	0,8
Eco-compatibilità ambientale	0,3	1,3	1,6		1,3	1,3		1,0	1,0	0,0	(0,3)	(0,3)
Altro	11,6	1,0	12,6		1,5	1,5		1,0	1,0	0,0	(0,5)	(0,5)
<b>TOTALE</b>	<b>29,8</b>	<b>4,6</b>	<b>34,4</b>	<b>50,4</b>	<b>9,1</b>	<b>59,5</b>	<b>133,7</b>	<b>5,2</b>	<b>138,9</b>	<b>83,3</b>	<b>(3,9)</b>	<b>79,4</b>

La tabella riporta l'ammontare della spesa 2006 ripartita tra le principali aree di investimento ed evidenzia come circa il 64% è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e il 33% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile.

### *Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria*

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, lo sviluppo di nuove iniziative ha riguardato fondamentalmente i sistemi per il controllo della marcia dei treni: SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) impiegato nelle linee principali della rete tradizionale e SSC (Sistema Supporto alla Condotta) destinato alle linee secondarie della rete tradizionale; ulteriori attività di ricerca hanno interessato il sistema di trasmissione radio GSM-R e il sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), utilizzato nella rete Alta Velocità/Alta Capacità.

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

- gli studi e i test finalizzati all'implementazione di nuove funzionalità e all'integrazione con altri sistemi di sicurezza esistenti;
- lo studio dei campi elettromagnetici ad alta frequenza per limitare le interferenze tra i diversi sistemi ferroviari;

- le sperimentazioni inerenti i sistemi di comunicazione terra-treno, finalizzate sia all'integrazione dei sistemi ERTMS e SCMT con il sistema GSM-R, che all'utilizzo di nuove tecnologie come le piattaforme satellitari.

#### *Diagnostica innovativa*

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

Gli aspetti innovativi del progetto riguardano:

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

Per il materiale rotabile sono proseguite le attività per la riduzione dei costi di acquisto (Modtrain) e di manutenzione (Test bed-sistema immagine per ETR500).

#### *Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi*

Nel corso del 2006 sono proseguite le sperimentazioni e le omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario. In particolare le attività hanno riguardato: materiali e sistemi antivibrazioni per il contenimento del rumore e modellizzazione di nuovi profili dei pantografi per il miglioramento dell'interazione treno-infrastruttura.

#### *Eco-compatibilità del sistema ferroviario*

Per il contenimento dell'impatto ambientale sono proseguite le attività sui progetti destinati al contenimento dei consumi energetici, alla realizzazione di studi e/o prototipi che utilizzano combustibili alternativi (idrogeno o pannelli fotovoltaici) e alla riduzione delle emissioni sonore del materiale rotabile soprattutto in ambito urbano.

## **Azioni proprie della Capogruppo**

Al 31 dicembre 2006, Ferrovie dello Stato SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2006, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

## Altre informazioni

### INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione 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