

to. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 2.

Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile a avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

MONETA DI CONTO

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

BILANCI IN VALUTA

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.

In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi a fine anno
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originate vengono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito a un'apposita voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n. 127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio.

Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, a eccezione di quanto riportato nel seguente.

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

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dal principio contabile emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri, modificato dall'OIC (Documento n.17).

SEZIONE 2

*Criteri di redazione
del bilancio consolidato e criteri
di valutazione di Gruppo***A. Criteri di redazione**

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS). Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2006 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2005.

In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. n. 127/91 la struttura e il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate viene riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

B. Criteri di valutazione di Gruppo**IMMOBILIZZAZIONI
IMMATERIALI**

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore. I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale. L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che vengono ammortizzati con il criterio di seguito esposto; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

**IMMOBILIZZAZIONI
MATERIALI**

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti, a eccezione di quanto di seguito esposto. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

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

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, e iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Cambiamento dei criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Come già illustrato nella Relazione sulla Gestione, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

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

te con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì *il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura medesima*.

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

Più nel dettaglio, il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria oggetto di ammortamento è composto:

- dal valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali, costituenti l'Infrastruttura ferroviaria risultanti dal Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2005, al netto del relativo fondo di ammortamento e dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti alla stessa data, escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrono alla produzione complessiva;
- dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno 2006;
- dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate nell'esercizio 2006 e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totale stimati lungo la vita della Concessione;
- dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, (allo stato attuale previsti per la sola infrastruttura AC/AV) sostenuti nell'esercizio 2006 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti con ragionevole certezza.

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

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

- costo originario dei terreni iscritti in bilancio al 31.12.2005, incrementato del valore dei sedimi, ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006 relativamente a investimenti entrati in funzione nell'anno 2006 che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;

- valore netto delle immobilizzazioni materiali al 31.12.2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della concessione.

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttive separando la rete AC/AV, la rete fondamentale e la rete complementare come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n. 227 del 29.09.2006) recante "Aggiornamento del canone di utilizzo dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale" secondo la seguente ripartizione:

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

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

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

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

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

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

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

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

Valori in milioni di euro

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

Diretrice	Indicatore di produzione
Rete Convenzionale - rete fondamentale	
Traversale padana e transiti internazionali	1,77%
Tirrenica Nord e affluenze	1,78%
Dorsale e affluenze	1,97%
Tirrenico Sud	1,71%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,74%
Rete Convenzionale - rete complementare	
Rete complementare	1,77%

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

Alla luce di quanto sopra esposto, a eccezione dell'infrastruttura ferroviaria e portuale già ampiamente descritta, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati

Fabbricati civili strumentali	1% - 2%
Fabbricati industriali	1% - 2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%

Materiale rotabile e navi traghetto

Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
Materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	5%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%

Impianti industriali

Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%

Attrezzatura industriale

Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%

Altri beni

Autoveicoli	20% e 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Partecipazioni non consolidate

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

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

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

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

RIMANENZE

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione e il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di trading, detenuti interamente da Ferrovie Real Estate SpA e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivenienti dal patrimonio immobiliare di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) e il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;
- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA e costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e materiali per l'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare e il presumibile valore di realizzo.

CREDITI E DEBITI

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

**ATTIVITÀ FINANZIARIE
CHE NON
COSTITUISCONO
IMMOBILIZZAZIONI**

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, e il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.

Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

Sono iscritte al valore nominale.

**RATEI E 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.

**CONTRIBUTI
IN CONTO IMPIANTI**

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla UE e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

**FONDI PER RISCHI
ED ONERI**

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

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

Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico e il reddito imponibile della società.

**FONDO PER
RISTRUTTURAZIONE
INDUSTRIALE**

Il fondo è stato costituito nel 1993 dall'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (oggi RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) mediante rettifica del patrimonio netto, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 333/92, convertito nella legge 359/92, per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di Impresa e al Contratto di Programma.

A seguito dei processi straordinari di riassetto societario tale fondo è stato ripartito tra la Capogruppo, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA la quale, in sede di allocazione del prezzo di acquisto del ramo d'azienda "Trasporto", nell'esercizio 2000 ha anche provveduto a incrementarlo, per allinearla alle esigenze all'epoca prevedibili.

Attualmente il fondo è relativo solo a Trenitalia SpA, la quale, in coerenza con la classificazione dei relativi oneri, espone gli utilizzi tra i proventi straordinari.

**FONDO PER
RISTRUTTURAZIONE
EX LEGE
23 DICEMBRE 1998,
N. 448 E RELATIVO
FONDO
INTEGRATIVO**

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31.12.2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato negli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art. 15 del D.Lgs. n. 8 luglio 2003, n. 188 che dispone che *i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro;*
- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

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

**FONDO
RISTRUTTURAZIONE
SETTORE CARGO**

Trattasi del fondo costituito nell'esercizio 2006 dalla controllata Trenitalia SpA a fronte della svalutazione del materiale rotabile per la progressiva sottoutilizzazione in conformità al Piano d'Impresa.

L'accantonamento al fondo è stato iscritto tra gli oneri straordinari mentre gli utilizzi saranno portati direttamente a rettifica degli ammortamenti delle Immobilizzazioni Materiali.

**FONDO ONERI PER
MANUTENZIONE
ORDINARIA E**

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria e interessi intercalari è stato costituito da RFI - Re-te Ferroviaria Italiana SpA in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

**FONDO INTERESSI
INTERCALARI**

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

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- con legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), è stato disposto uno stanziamento di contributi in conto esercizio per l'esercizio 2006 (per maggiori dettagli in merito agli effetti della Legge Finanziaria 2006 si rinvia a quanto indicato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente Relazione sulla Gestione) inferiore di circa 230 milioni di euro rispetto ai costi di manutenzione ordinaria sostenuti nell'anno e di circa 388 milioni di euro rispetto a quelli previsti dalla Società e richiesti allo Stato in occasione della predisposizione della Legge finanziaria 2006.
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005, nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per rea-

lizzare infrastruttura ferroviaria sono compresi nel costo dell'investimento e pertanto capitalizzabili a diretto incremento dell'investimento ammortizzabile, determinando il cessare di possibili impatti sul Conto Economico della Società degli oneri finanziari, comportano la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192mila euro nel fondo Integrativo ex Lege 448/98.

RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ritenuto opportuno di non procedere, per l'esercizio 2006, a utilizzi del fondo per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccezionale i contributi riconosciuti dallo Stato in quanto, in presenza di un insoddisfacente sostegno finanziario dello Stato, la rilevazione tra i proventi di una mera appostazione contabile, quale l'utilizzo del fondo, potrebbe generare un'imprecisa rappresentazione dell'andamento economico finanziario della Società.

ALTRI FONDI

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

**TRATTAMENTO
DI FINE RAPPORTO
DI LAVORO
SUBORDINATO**

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

Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, Ferservizi SpA, Ferrovie Real Estate SpA e Ital ferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

**PARTITE IN MONETA
ESTERA****Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni
e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante**

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

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

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

CONTI D'ORDINE

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

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

**RICAVI, COSTI
E CONTRIBUTI
IN CONTO ESERCIZIO**

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni e alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorta con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai Piani di Impresa e dal Contratto di Programma; a essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.

Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

**IMPOSTE SUL
REDDITO**

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

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.

PAGINA BIANCA

SEZIONE 3

*Analisi delle voci di bilancio
e delle relative variazioni***Stato patrimoniale attivo**

**CREDITI VERSO SOCI
PER VERSAMENTI
ANCORA DOVUTI** I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 330mila euro e registrano un incremento di 218mila euro attribuibile all'aumento del capitale sociale deliberato dalla Ferport Srl in data 11 luglio 2006. La parte residuale è relativa a Italcertifer Scpa.

IMMOBILIZZAZIONI Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2006 ammontano a 7.263.523mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 100.382mila euro, esclusa la differenza da consolidamento, al lordo dei contributi in conto impianti per 18.369mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 7.138.365mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 4.138.434mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 203.832mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 228.608mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.107.648mila euro, con una variazione in aumento di 26.614mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto a effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nella analoga voce delle "Immobilizzazioni materiali"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2005 per 70.624mila euro.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (18.443mila euro) e Trenitalia SpA (7.918mila euro).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del software relativo al sistema informativo di Gruppo (28.501mila euro) e dalle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (110.768mila euro) per l'implementazione dei sistemi informativi già in uso e Trenitalia SpA (91.851mila euro) per le attività connesse alla realizzazione della nuova infrastruttura ICT e dei progetti informatici principalmente a supporto delle aree marketing, vendita e manutenzione.

Gli incrementi del costo storico della voce “Immobilizzazioni in corso” sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e software in corso di realizzazione da parte della Capogruppo (10.488mila euro), di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (51.313mila euro) e di Trenitalia SpA (18.470mila euro), e a Italferr SpA per i costi sostenuti per la realizzazione della terza fase del progetto PDM (Project Document Management) e per lavori di ristrutturazione in corso di esecuzione (2.491mila euro) su immobili di terzi.

L’incremento del costo storico della voce “Altre” deriva principalmente dall’entrata nell’area di consolidamento della società Tevere TPL Srl (5.572mila euro). In tale voce, sono stati altresì iscritti contribuiti in conto capitale ricevuti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 17.344mila euro, e da SITA SpA per 1.019mila euro.

La colonna “Accollo da parte dello Stato” accoglie le commissioni, iscritte negli esercizi precedenti, riconosciute da TAV SpA alla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) a fronte delle operazioni di finanziamento (6.504mila euro, al netto dell’ammortamento), che sono state riclassificate alla posta “Immobilizzazioni in corso” delle immobilizzazioni materiali, a diretta capitalizzazione dei lavori sull’AV/AC.

Analogamente, in tale colonna è compresa la riclassifica operata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA delle commissioni iscritte a seguito della scissione, trasferite a diretta imputazione della voce “Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale” delle immobilizzazioni materiali (5.588mila euro).

L’incremento del costo storico della voce “Differenza da consolidamento” deriva dal conguaglio sul prezzo di acquisizione della società Sogin Srl (247mila euro), completamente ammortizzato nell’esercizio, e dalla differenza tra il prezzo di acquisto dell’ulteriore quota di partecipazione acquisita da FS Cargo SpA (5,638%) nella società Cemat SpA e il valore della frazione di patrimonio netto di competenza (696mila euro). Nella colonna “Riclassifiche e altre variazioni” sono riportati i valori del costo originario e dei relativi fondi ammortamento degli avviamenti generati dalle acquisizioni effettuate negli esercizi precedenti nella stessa Cemat SpA e nella SGT SpA, valori che, nell’esercizio precedente, erano iscritti nella voce “Partecipazioni in imprese collegate”.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni, a eccezione dei costi per migliorie su beni di terzi, che vengono ammortizzati sulla base della durata dei contratti.