

ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. XV
n. 109**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI AL PARLAMENTO

**sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259**

**RETE FERROVIARIA ITALIANA
(RFI)**

(Esercizio 2007)

Trasmessa alla Presidenza il 17 luglio 2009

PAGINA BIANCA

I N D I C E

Determinazione della Corte dei Conti n. 44/2009 del 3 luglio 2009	<i>Pag.</i>	5
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.a., per l'esercizio 2007	»	7

DOCUMENTI ALLEGATI:

Esercizio 2007:

Relazione del Consiglio di amministrazione.	»	117
Relazione del Collegio Sindacale	»	215
Bilancio consuntivo	»	223

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 44/2009**LA CORTE DEI CONTI****IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI**

nell'adunanza del 3 luglio 2009;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'articolo 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 marzo 2007, che dà atto della permanenza del controllo della Corte dei conti su Rete ferroviaria (RFI) SpA, ai sensi dell'articolo 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'articolo 2 della ripetuta legge n. 259 del 1958;

visto il bilancio di esercizio di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A., relativo all'esercizio finanziario 2007, nonchè le annesse relazioni del Consiglio di Amministrazione e del Collegio sindacale, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2007;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del bilancio di esercizio – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione, come innanzi deliberata, che, alla presente si unisce, perché ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio per l'esercizio 2007 – corredato dalle relazioni degli organi amministrativi e di revisione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A. – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società stessa per l'esercizio 2007.

L'ESTENSORE

f.to Adolfo T. De Girolamo

IL PRESIDENTE

f.to Mario Alemanno

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI) S.P.A. PER L'ESERCIZIO 2007

SOMMARIO

Premessa. – 1. Notazioni Generali e quadro normativo di riferimento. - 1.1. I compiti istituzionali di Rete Ferroviaria italiana S.p.A e la disciplina normativa in materia. - 1.2. Il sistema alta velocità/alta capacità. - 1.2.1. L'avanzamento del progetto, la funzione di Tav SpA e gli interventi normativi. - 1.2.2. Lo Stato ed i costi del progetto. - 1.2.3. Le valutazioni della Corte. - 1.2.4. La problematica della revoca delle concessioni. - 1.3. Il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche nei confronti di RFI. - 1.4. Gli investimenti. - 1.5. Il perseguimento dei fini istituzionali: criticità e prospettive future. - 2. Struttura ed organizzazione societaria. - 2.1. Gli organi sociali. - 2.2. Compensi agli amministratori e ai sindaci. - 2.3. Articolazione organizzativa. - 2.4. *Corporate governance*. - 2.5. *Internal auditing*. - 2.6. Modello Organizzativo ex D. Lgs. n. 231/2001 e Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili. - 2.7. Controllo di gestione. - 2.8. Le società partecipate. - 2.9. Processo di informatizzazione. - 3. Risorse umane. - 3.1. Consistenza del personale. - 3.2. Costo del lavoro. - 3.3. Formazione. - 3.4. Sicurezza sul lavoro. - 3.5. Consulenze. - 3.6. Contenzioso. - 4. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria. - 4.1. Notazioni di sintesi sulla gestione. - 4.2. Il bilancio in generale. - 4.3. Conto economico. - 4.4. Stato patrimoniale. - 4.5. L'andamento della gestione di TAV SpA. - 5. Considerazioni conclusive.

PAGINA BIANCA

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte dei conti riferisce al Parlamento sul risultato della gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. per l'esercizio 2007, ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, e dell'art. 2 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

È il primo referto specifico e distinto sulla società, successivo all'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 marzo 2007¹ con il quale è stata formalmente disposta la sottoposizione al controllo ai sensi dell'art. 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, di Ferrovie dello Stato S.p.A., confermando la permanenza del controllo previsto dalle predette norme (art. 2 legge n. 259 del 1958 e art. 19² legge n. 210 del 1985) per la totalmente partecipata RFI S.p.A., "nucleo residuo" della precedente Società Capogruppo - "Ferrovie dello Stato Società di trasporti e servizi per azioni" - cui Ferrovie dello Stato S.p.A. è subentrata nel 2001³.

Per la gestione di Ferrovie dello Stato SpA per l'esercizio 2007⁴, la Sezione adotterà altro specifico referto per il quale si gioverà della "assistenza" di un Magistrato delegato [che ha iniziato a svolgere tale funzione dal settembre 2007] alle sedute degli Organi di gestione della Società, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958.

¹ Il provvedimento ha definito compiutamente termini e modalità del controllo, in coerenza con quanto reiteratamente rappresentato dalla Sezione controllo Enti della Corte dei conti nei referti al Parlamento.

² La norma dispone che "La Corte dei conti esercita il controllo continuativo sulla gestione dell'ente con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, in quanto compatibili, e riferisce al Parlamento sull'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta nell'esercizio esaminato".

³ Sulle vicende relative alla trasformazione societaria la Corte ha diffusamente riferito nelle precedenti relazioni. Si veda in particolare la "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2001-2002", Capit. 2, in Atti parlamentari, XIV Legislatura, Doc. XV, n. 258.

⁴ Sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2005-2006, la Corte ha riferito con relazione approvata con determinazione della Sezione controllo Enti n. 40 del 6 maggio 2008 (Atti parlamentari, XVI legislatura, doc. XV, n. 8).

1. NOTAZIONI GENERALI E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1.1 I compiti istituzionali di Rete Ferroviaria italiana S.p.A. e la disciplina normativa in materia

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A., Società a socio unico, soggetta alla direzione e al coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D. Lgs. n. 188/2003⁵, nasce nel 2001 per effetto del cambio della denominazione sociale [la precedente era "Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni"⁶] deliberata dall'Assemblea straordinaria dei soci di Ferrovie dello Stato SpA del 21 giugno 2001⁷.

È la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che a ciò provvede in regime di concessione, in base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138-T del 31 ottobre 2000. La concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI, interamente partecipata da Ferrovie dello Stato SpA, è istituzionalmente titolare dell'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (oltre che di gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, di certificazione e di omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura medesima).

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

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;

⁵ Di attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria.

⁶ Era l'originaria Capogruppo prima della ristrutturazione societaria che ha portato alla costituzione di di "Ferrovie dello Stato Holding srl", costituita in data 15 dicembre 2000, poi divenuta "Ferrovie dello Stato SpA" (delibera della medesima Assemblea straordinaria dei soci del 21 giugno 2001).

⁷ Con decorrenza 1° luglio 2001.

- il completamento del Programma Alta velocità/Alta capacità, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti spettanti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa.

A tali compiti si aggiungono quelli in materia di sicurezza, di cui al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che, in attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, ha anche disposto la istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

L'Agenzia, titolare di compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale e di poteri di regolamentazione tecnica di settore, è chiamata a dettare - in conformità alle disposizioni comunitarie ed a quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 - i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria⁸.

In proposito la Corte ha, in precedente referto, osservato⁹ che la nascita della nuova Agenzia si pone indubbiamente quale evento positivo e di certezza nel contesto istituzionale italiano, in quanto vengono ad essere affidate ad un soggetto terzo - ed esterno al Gruppo FS - tutte le attribuzioni in tema di sicurezza del trasporto ferroviario, con ulteriore delimitazione della collocazione istituzionale del Gestore dell'infrastruttura (Rete ferroviaria italiana SpA), che deve restare estraneo agli aspetti regolatori del sistema.

In tale ultimo ambito, RFI è chiamata: a garantire il coordinamento e

⁸ Il trasferimento dei compiti all'Agenzia sta avvenendo, secondo le fasi indicate dal D. Lgs. 162/07, con una piena operatività prevista per l'aprile del 2009. L'Agenzia dovrebbe funzionare con un massimo di 300 risorse selezionate con procedure selettive pubbliche e con una riserva del 50% dei posti per il personale FS già utilizzato durante la II fase del trasferimento. Il funzionamento dell'Agenzia trova in parte copertura finanziaria nelle seguenti risorse:

- nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione dello stanziamento dello Stato destinato all'espletamento dei compiti (attribuiti all'Agenzia) in precedenza svolti da RFI S.p.A. a partire dalla data di assunzione delle relative attribuzioni in capo all'Agenzia. La riduzione dello stanziamento dello Stato è da porre in correlazione con il distacco del personale tecnico di RFI (o di altra Società del gruppo FS);
- incremento dell'1% dalla data di entrata in vigore del decreto (23 ottobre 2007), dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A.

Alla luce di quanto sopra, in occasione del conguaglio del quarto trimestre 2007, RFI fattura a carico delle imprese ferroviarie i relativi importi di competenza, calcolati sul pedaggio con decorrenza 23 ottobre 2007-31 dicembre 2007.

⁹ Cfr. citata relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2005-2006, capit. II.

la sicurezza¹⁰ della circolazione ferroviaria sull'intera rete; a sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali; ad assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie; a gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari; a realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori; a provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela; a coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente; a promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

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

Quale gestore della rete infrastrutturale è destinataria dei contributi in conto esercizio, a carico dello Stato, per le attività di manutenzione della rete stessa, nonché dei finanziamenti statali degli investimenti - già previsti dalla legge 17 maggio 1985, n. 210 - sulla base del contratto di programma; si giova, quindi, di forme di sovvenzionamento ordinarie, gravanti sul bilancio statale, ammissibili anche alla stregua dei principi comunitari, in quanto destinate alle infrastrutture ed alla ricerca ed allo sviluppo del settore ferroviario.

Opera in condizioni di "economicità aziendale" ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D. Lgs. n. 188 del 2003, secondo il quale *"I conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare e un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni di cui agli articoli 17, 18 e 19 e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 20, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma di cui all'articolo 14, da un lato, e i costi relativi alla*

¹⁰ Quella della sicurezza è materia che, insieme al pedaggio ed alla allocazione della capacità, costituisce - per la normativa europea - uno dei temi sensibili, e cioè rilevanti per il Gestore dell'infrastruttura, nel quadro regolatorio mirato a garantire la liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario e la non discriminazione.

gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro".

I ricavi di RFI sono costituiti dai pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura medesima, dai corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui al predetto decreto legislativo 188/03, oltreché dai ricordati contributi riconosciuti e versati dallo Stato per l'attività di manutenzione sulla base del contratto di programma.

È ancora da sottolineare che RFI, in base alla concessione/contratto di programma, anche nel contesto del decreto legislativo n. 188/2003, è soggetta, per le attività riconducibili alle funzioni sensibili, alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture, rimanendo, nel contempo, soggetta alla direzione e al coordinamento dell'attuale catena societaria per le altre attività di impresa. Tale prefigurazione, che risulta coerente con la normativa europea, ha, quindi, come risultato, la traslazione formale (anche con clausola statutaria e con le pubblicità previste) al referente istituzionale, Amministrazione concedente (Ministero delle Infrastrutture), della vigilanza sulle funzioni sensibili, ai fini del soddisfacimento delle istanze di tutela del mercato.

1.2 Il sistema alta velocità/alta capacità

1.2.1 L'avanzamento del progetto, la funzione di TAV SpA e gli interventi normativi

Il progetto complessivo Alta velocità-Alta capacità italiano è stato avviato negli anni 90, con l'intento di aumentare la quantità e la qualità dell'offerta ferroviaria nazionale, realizzare l'integrazione con la rete europea e contribuire al riequilibrio del sistema dei trasporti italiano¹¹.

In tale ambito è stata costituita nel 1991 TAV SpA, (Treno Alta velocità S.p.A.) avente per oggetto sociale la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, nonché lo

¹¹ Il Contratto di Programma tra il Ministro dei Trasporti e l'Ente Ferrovie dello Stato sottoscritto in data 23 gennaio 1991, stabilisce, tra l'altro:

- all'art. 3.4.1, l'impegno dell'Ente Ferrovie dello Stato, nel rispetto dei suoi obblighi di efficienza e di economicità, a realizzare gli investimenti ivi indicati e necessari per raggiungere l'obiettivo strategico di dotare il Paese di una rete di collegamenti ad Alta Velocità, prevedendo in generale nuove linee da costruire a cura dell'Ente medesimo, in esse comprese, in via prioritaria, la Milano-Napoli e la Torino-Venezia e, ove ricorressero le condizioni, la Genova-Milano;
- all'art. 3.4.5, il ricorso al capitale privato per una parte rilevante degli investimenti relativi alla realizzazione delle linee ad Alta Velocità (circa il 60% del costo complessivo), restando a carico dello Stato la sola differenza (circa il 40%) nonché l'onere per interessi durante la costruzione e l'avviamento.

sfruttamento economico delle stesse, finalizzato al recupero ed alla remunerazione del capitale investito. Al capitale sociale della società hanno partecipato, all'atto della costituzione, per il 55,5% istituti di credito italiani ed esteri, e per il restante 45,5% l'allora Ente Ferrovie dello Stato.

Subito dopo, FS ha attribuito a TAV, mediante Atto Convenzionale, la concessione per la progettazione, costruzione e sfruttamento economico delle linee AV/AC Milano-Napoli e Torino-Venezia, estesa, nel marzo del 1992, anche alla linea AV Milano-Genova. Tale atto prevede uno schema di "assemblaggio finanziario" a copertura dei costi dell'investimento, per il 40% assicurata dal concedente FS e per il 60% mediante finanziamenti acquisiti sul mercato, sia come capitali di credito, sia come capitali di rischio.

Dopo la trasformazione dell'Ente Ferrovie dello Stato in società per azioni¹², il Ministero dei Trasporti, con il DM 225/T del 26 novembre 1993, ha affidato in concessione alla medesima Società, insieme all'esercizio ferroviario, la progettazione e la costruzione delle nuove linee e impianti, ivi compresi quelli relativi al sistema Alta Velocità.

Con atto modificativo del 7 febbraio 1994, Ferrovie dello Stato S.p.A. e TAV hanno integrato la disciplina contenuta nella Convenzione Originaria, prevedendo tra l'altro l'affidamento a TAV dello sfruttamento economico della Tratta Firenze-Roma e dei raccordi AV nei Nodi.

L'art. 1, comma 2, del Decreto Legge n. 505 del 7 dicembre 1993, convertito con la Legge n. 78 del 29 gennaio 1994, successivamente modificata dall'art. 7 D.L. 23 maggio 1994, n. 307¹³, e dall'art. 12, D. Lgs. 24 maggio 2001 n. 299, ha disposto che il Ministero del Tesoro garantisce "l'adempimento degli obblighi derivanti alle Ferrovie dello Stato S.p.A. ovvero alle società derivanti dalla sua scissione, nei confronti della TAV S.p.A. in relazione alla concessione, realizzazione e gestione del Sistema Alta Velocità"¹⁴.

¹² Delibera CIPE del 12 agosto 1992, assunta ai sensi del Decreto Legge n. 333/1992, convertito con modificazioni con la Legge n. 359/1992.

¹³ Convertito dalla legge 22 luglio 1994, n. 457.

¹⁴ Con accordo concluso tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e TAV, con scambio di corrispondenza in data 29 luglio 1994 - 1 agosto 1994 ("Accordo di Postergazione") si è convenuto che gli importi già erogati o da erogarsi in futuro da Ferrovie dello Stato S.p.A. a TAV per la copertura del 40% dell'investimento dovessero considerarsi quali finanziamenti infruttiferi la cui restituzione è postergata rispetto alla totale estinzione degli impegni nei confronti dei finanziatori terzi. Nacque, quindi, TAV, come progetto a capitale privato (60 per cento) e con solo il 40 per cento di capitale FS, come operazione a rischio privato; i privati erano sostanzialmente rappresentati dai maggiori gruppi bancari italiani. Costituita la TAV, individuati i general contractors, venne prima concluso un atto di convenzione, ponendola (con la parte di concessione legata alla costruzione, alla gestione e allo sfruttamento economico dell'opera alta velocità) in capo alla società Treno alta velocità, posseduta al

Nel prosieguo si è poi determinata una serie di fatti ed atti normativi - che si ritiene utile, in questa sede, ricordare - sintomatici di mutamenti, anche radicali, di scelte politiche (e conseguentemente amministrative e gestionali) che hanno influito, con effetti di varia portata sulla conduzione del progetto.

È intervenuta la Legge 31 dicembre 1996, n. 662, che ha previsto una verifica parlamentare sullo stato di attuazione del progetto Alta Velocità per meglio consentire al Parlamento di valutarne gli obiettivi relativi al potenziamento complessivo della rete ferroviaria allo sviluppo dell'intermodalità all'integrazione del nostro sistema dei trasporti con quello europeo. A seguito di tale verifica la denominazione progetto "alta velocità" (AV) è stata integrata con la nozione "alta capacità" (AC), al fine di evidenziare l'obiettivo del progetto, consistente nell'incremento dei traffici, in termini di frequenza e di capacità di trasporto, e nell'integrazione della nuova infrastruttura con le linee ferroviarie convenzionali.

Nel 1998 FS ha acquistato il 60% del capitale sociale di TAV detenuto dai privati, assumendone il controllo integrale, per la indisponibilità dei soci privati a garantire i capitali spettanti.

Con Decreto in data 31 ottobre 2000 n. 138-T il Ministero dei Trasporti, in luogo della precedente concessione, ha affidato in concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. la costruzione, manutenzione e gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, ivi incluso il Sistema AV/AC.

In data 1 luglio 2001 Ferrovie dello Stato S.p.A., a mezzo di scissione parziale eseguita con atto in data 21 giugno 2001, ha trasferito parte del proprio patrimonio a Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., ed ha mutato la propria denominazione sociale in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. L'intera partecipazione azionaria in TAV S.p.A. non è stata inclusa nel patrimonio trasferito, per effetto della scissione, a Ferrovie dello Stato Holding S.r.l. e pertanto è rimasta di proprietà di RFI.

Nel progetto è quindi intervenuta la legge 21 dicembre 2001, n. 443, (c.d. Legge Obiettivo)¹⁵ che ha stabilito procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche in

60 per cento da capitale privato. Successivamente, furono affidate direttamente ai general contractor le tratte di relativa pertinenza. La questione fu particolarmente discussa e venne legittimata da una decisione del Consiglio di Stato, che validò l'operazione fatta a suo tempo. Ciò accadde qualche giorno prima dell'entrata in vigore delle direttive europee sulle gare pubbliche.

¹⁵ "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" con lo scopo dichiarato di programmare l'ammodernamento delle infrastrutture, di definire a livello normativo, finanziario ed operativo la realizzazione delle opere pubbliche definite "strategiche e di preminente interesse nazionale".

Italia per il decennio dal 2002 al 2013, considerando, tra l'altro specificamente la figura del "contraente generale"¹⁶.

L'art. 75 della Legge finanziaria 2003 ha modificato le modalità di finanziamento del Progetto stabilendo che la provvista delle ulteriori risorse finanziarie fosse da acquisire sul mercato dei capitali mediante l'intervento di Infrastrutture S.p.A. (ISPA), confermando peraltro la copertura da parte dello Stato degli interessi intercalari e la garanzia sulla restituzione del debito da parte di RFI.

A seguito del mutato contesto determinatosi, RFI ha stipulato con TAV, nel dicembre 2003, un nuovo Atto Convenzionale, disciplinante l'attribuzione della proprietà delle opere e l'esercizio commerciale, per effetto del quale può dirsi che l'attività di TAV è stata ridefinita ed individuata nella progettazione e costruzione, appaltata a terzi, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità¹⁷.

Con la Legge finanziaria 2006, art. 1, comma 79, Infrastrutture SpA (ISPA) è stata fusa, per incorporazione, con effetto dal 1° gennaio 2006, nella Cassa depositi e prestiti Spa, la quale ne ha assunto tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi.

L'intervento normativo è stato determinato dalla circostanza che nel giugno 2005 EUROSTAT manifestò l'avviso che il meccanismo ISPA di finanziamento del sistema non potesse essere considerato estraneo alla formazione del debito pubblico. Analogo principio fu affermato dall'Organismo europeo per i conferimenti di capitale effettuati dallo Stato a favore del Gruppo, che in precedenza erano stati considerati alla stregua di effettivi aumenti di capitale (e, quindi, come partite finanziarie non rilevanti per l'indebitamento); per il mutato criterio, i medesimi vennero invece riclassificati come trasferimenti in conto capitale a ripiano delle perdite e, dunque, in ultima analisi, come spesa pubblica a tutti gli effetti, con conseguente aumento del disavanzo e del debito della Pubblica amministrazione¹⁸.

¹⁶ La disciplina, delineata dall'art. 2 della legge, successivamente modificata dal decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, è stata poi trasposta (insieme alle altre disposizioni del decreto delegato n. 190/2002), senza modifiche rilevanti, negli artt. 161-194, del codice appalti (decreto legislativo n. 163 del 2006).

¹⁷ Di contro alla precedente concessione per la progettazione, costruzione e sfruttamento economico delle linee AV/AC.

¹⁸ Sulla problematica si è riferito nella Relazione al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004 (in Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

Con la successiva Legge finanziaria 2007, lo Stato si è fatto carico degli oneri assunti dal Gruppo FS tramite ISPA, consentendo a RFI di completare il Progetto attraverso l'acquisizione sul mercato dei capitali della quota del costo del Progetto stesso ripagabile con i ricavi da pedaggio.

Un radicale mutamento nell'organizzazione per la progettazione e la realizzazione dell'infrastruttura di cui trattasi si è avuta con l'entrata in vigore del decreto-legge 31 gennaio 2007, n.7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40. L'art. 12 del decreto-legge - poi soppresso e trasfuso, con integrazioni, nell'art. 13 in sede di conversione - ha revocato, fra l'altro, la concessione rilasciata alla TAV S.p.a. dall'Ente Ferrovie dello Stato il 7 agosto 1991 per la tratta Milano-Verona, la tratta Verona-Padova e Milano-Genova, nonché l'autorizzazione, rilasciata al Concessionario della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 31 ottobre 2000, n. 138 T, nella parte in cui consente di proseguire nel rapporto convenzionale con la TAV S.p.a. relativamente alla progettazione e costruzione delle predette tratte.

L'anzidetta norma ha anche disposto l'estensione degli effetti della revoca ai rapporti convenzionali stipulati da TAV S.p.a. con i general contractors in data 15 ottobre 1991, incluse le successive modificazioni ed integrazioni, nonché il rimborso degli oneri, nei limiti dei soli costi da essi effettivamente sostenuti, per le attività progettuali e preliminari ai lavori di costruzione oggetto di revoca. Ha, altresì, disposto, mediante l'aggiunta del comma 1-bis all'art.21-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241, che, ove la revoca di un atto amministrativo incida su rapporti negoziali, l'indennizzo liquidato dall'Amministrazione agli interessati è parametrato al solo danno emergente e tiene conto dell'eventuale conoscenza o conoscibilità da parte dei contraenti della contrarietà dell'atto amministrativo oggetto di revoca all'interesse pubblico.

Ha, infine, previsto la trasmissione da parte del Governo al Parlamento, entro il 30 giugno di ciascun anno, di una relazione sugli effetti economico-finanziari derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui sopra, con particolare riferimento alla realizzazione delle opere del sistema alta velocità.

In netta controtendenza, da ultimo, l'art. 12 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, ha disposto che "i rapporti convenzionali stipulati da TAV S.p.A. con i contraenti generali in data 15 ottobre 1991 ed in data 16 marzo

1992 continuano senza soluzione di continuità con RFI S.p.A. e i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie”.

Ha, altresì, statuito l’abrogazione delle norme del precitato DL n. 7/2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 40/2007 (art. 13, commi 8 septiesdecies e 8 undevicies), riguardanti il rimborso, da parte di FS Spa, degli oneri delle attività progettuali nei limiti dei soli costi sostenuti e l’obbligo di trasmissione dal Governo al Parlamento, entro il 30 giugno di ogni anno, di una relazione sugli effetti derivanti dall’attuazione delle disposizioni relative alle revoche.

Ha, infine, aggiunto all’art. 21-quinquies della legge 7 agosto 1990, n.241 - a decorrere dall’entrata in vigore del DL 112 stesso - il comma 1-ter, concernente la limitazione al solo danno emergente dell’indennizzo liquidabile dall’Amministrazione agli interessati in caso di revoca di un atto amministrativo ad efficacia durevole.

Sulla problematicità degli effetti determinati dalle ultime, nuove disposizioni si riferisce, in prosieguo, nel paragrafo 1.2.5).

1.2.2 Lo stato ed i costi del progetto

Attualmente, come già riferito, i rapporti tra RFI e TAV sono disciplinati dalla citata specifica convenzione del 9 dicembre 2003, per effetto della quale l’attività della TAV è stata ridefinita ed individuata nella progettazione e costruzione, appaltata a terzi, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

In particolare, rientra nella competenza e responsabilità della Società la progettazione esecutiva e la costruzione della direttrice Torino–Milano–Napoli costituita dalle tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna–Firenze e Roma-Napoli.

La predetta convenzione stabilisce inoltre che, ultimati i lavori ed effettuato il Collaudo Tecnico-Amministrativo con esito favorevole, ogni singolo lotto o la singola tratta o il singolo intervento di adeguamento di nodo, saranno consegnati e trasferiti in proprietà a RFI assieme alle relative attività e passività, fermo restando il recupero da parte della Società stessa di tutti i costi sostenuti, incluse le spese generali e gli oneri finanziari.

Per quanto riguarda invece i nodi di Bologna, Roma e Napoli - a seguito della stipula, intervenuta in data 18 dicembre 2007, del primo atto modificativo alla convenzione di cui sopra - si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei lavori relativi ai nodi stessi.

Inoltre nello stesso atto modificativo della convenzione, le parti hanno rilevato l'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova e Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007.

In ordine alla situazione finanziaria del progetto per il 2007, sulla base degli elementi forniti dalla Società, può evidenziarsi quanto segue:

Asse Torino-Milano-Napoli¹⁹

Con le prescrizioni delle leggi Finanziarie 2006 e 2007, interamente recepite nel Contratto di Programma 2007-2011, sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture, si sono consolidati il livello e le modalità di apporto dello Stato al finanziamento delle attività di completamento del progetto di investimento.

Il Dossier di Valutazione elaborato da RFI nel 2006 alla luce dei provvedimenti normativi citati, ha sancito la nuova struttura finanziaria del progetto che individua, unitamente alle risorse stanziare dallo Stato, il ricorso al mercato finanziario quale modalità aggiuntiva di copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto.

Nel corso del 2007 si è proceduto ad un ulteriore affinamento del Dossier di Valutazione del progetto che è stato portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di RFI in data 15 novembre 2007.

¹⁹ In tale asse, la linea Torino-Novara-Milano, lunga complessivamente 125 km, è già attiva, da Torino a Novara, dal febbraio 2006. Fra Novara e Milano l'avanzamento è al 91%. L'attivazione è prevista entro la fine del 2009. La linea Milano-Bologna, lunga 182 km e connessa alla linea esistente con 8 interconnessioni, è aperta al pubblico dal 14 dicembre 2008. La linea Bologna-Firenze, in galleria per il 93% del suo tracciato, si sviluppa per 79 km. I lavori hanno complessivamente superato il 95% di avanzamento. L'apertura al pubblico è prevista per la fine del 2009. La linea Firenze-Roma, già attiva dall'inizio degli anni '80 - prima linea Alta velocità in Europa - la Direttissima si sviluppa per oltre 250 km ed è in adeguamento agli standard delle nuove linee AV/AC. La linea Roma-Napoli, di oltre 205 km di lunghezza complessiva, è stata aperta al pubblico nel dicembre 2005 lungo 183 km utilizzando per l'ultimo tratto verso Napoli la linea esistente attraverso il nuovo collegamento di Gricignano. Sull'ultimo tratto verso Napoli i lavori hanno raggiunto un avanzamento dell'90%. La linea Napoli-Salerno, attivata a metà del 2008, si sviluppa per circa 29 km e realizza, quale prolungamento della linea AV/AC Roma - Napoli, il collegamento veloce nord/sud liberando l'attuale linea costiera Napoli-Torre Annunziata-Salerno per l'esclusivo servizio metropolitano.

Il finanziamento per l'esercizio 2007 degli interventi relativi al Progetto è stato assicurato dall'attuazione dei provvedimenti di finanza pubblica recati dalla Legge finanziaria 2007 e da operazioni con la Capogruppo per il reperimento di risorse dai mercati finanziari.

Ferrovie dello Stato ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (di seguito CDP) un contratto di mutuo da destinare alla realizzazione del Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli pari a circa 1.062 milioni di euro.

Nel corso del 2007 tale somma è stata interamente messa a disposizione di RFI e TAV dalla Capogruppo per la prosecuzione dei lavori e complessivamente sono stati erogati 142 milioni di euro a RFI e 920 milioni di euro a TAV.

Ulteriori risorse per il proseguimento dei lavori sono state reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 10 agosto 2007, da parte della Capogruppo, di un contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 1 miliardo di euro.

Alla data del 31 dicembre 2007, sono stati erogati, secondo le necessità finanziarie del Progetto, 39 milioni di euro a RFI e 388 milioni di euro a TAV.

I contributi in conto impianti per il progetto, erogati dallo Stato nel corso dell'esercizio 2007 ammontano alla complessiva somma di 420 milioni di Euro, così ripartita:

- 100 milioni di euro, costituenti l'annualità 2007 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006; tali contributi sono stati destinati al pagamento del servizio del debito nei confronti della Capogruppo a valere sugli impegni da questa, a sua volta, assunti nei confronti di CDP mediante la sottoscrizione del contratto di cui sopra;
- 320 milioni di euro, pari alla quota dell'80% dell'annualità 2007 dei contributi previsti all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007. Tale quota, sottoposta al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stata sbloccata dall'art. 3 del decreto-legge n. 159 del 2007, successivamente convertito nella Legge n. 222 dello stesso anno.

Con l'accollo a carico dello Stato del debito contratto nell'ambito dei finanziamenti ISPA, disposto dalla Legge Finanziaria 2007, sono state avviate le attività per la liquidazione del patrimonio separato costituito da ISPA a garanzia dei creditori: tale operazione dovrebbe consentire la liberazione dei crediti e dei proventi derivanti dallo sfruttamento economico della Linea Torino-Milano-Napoli, precedentemente vincolati nella destinazione al rimborso dei finanziamenti concessi da ISPA, permettendo di coprire i fabbisogni residui del Progetto mediante ricorso al mercato dei capitali tramite operazioni di finanza strutturata, il cui rimborso sarà appunto assicurato dai futuri crediti e proventi delle linee AV/AC.

Inoltre al 31 dicembre 2007 risultano in essere contratti stipulati nell'ambito della legge n. 78/1994, per un importo totale di 3 milioni 134 mila 154 euro.

Resto del Sistema AV/AC: Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi)

Con la sottoscrizione del Contatto di Programma 2007-2011 il finanziamento del resto del sistema AV/AC è stato ricondotto nell'alveo degli investimenti finanziati dallo Stato con differenti livelli di priorità.

La progettazione della Milano-Verona²⁰, limitatamente alla tratta Treviglio-Brescia e la progettazione del Nodo di Verona sono collocate nel Contratto di Programma tra le opere in corso di esecuzione e le relative attività dispongono della copertura finanziaria da parte dello Stato.

In relazione al disposto del Decreto Legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con la Legge n. 40 del 2 aprile 2007, che ha disposto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV limitatamente alle tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi), il CIPE, con delibera n. 13 del 5 Aprile 2007, ha disposto che la subtratta AV/AC Treviglio-Brescia, quale 1ª fase funzionale della linea AV/AC Milano-Verona, dovesse essere affidata in appalto mediante gara ad evidenza pubblica, ai sensi del D. Lgs. n. 163/2006.

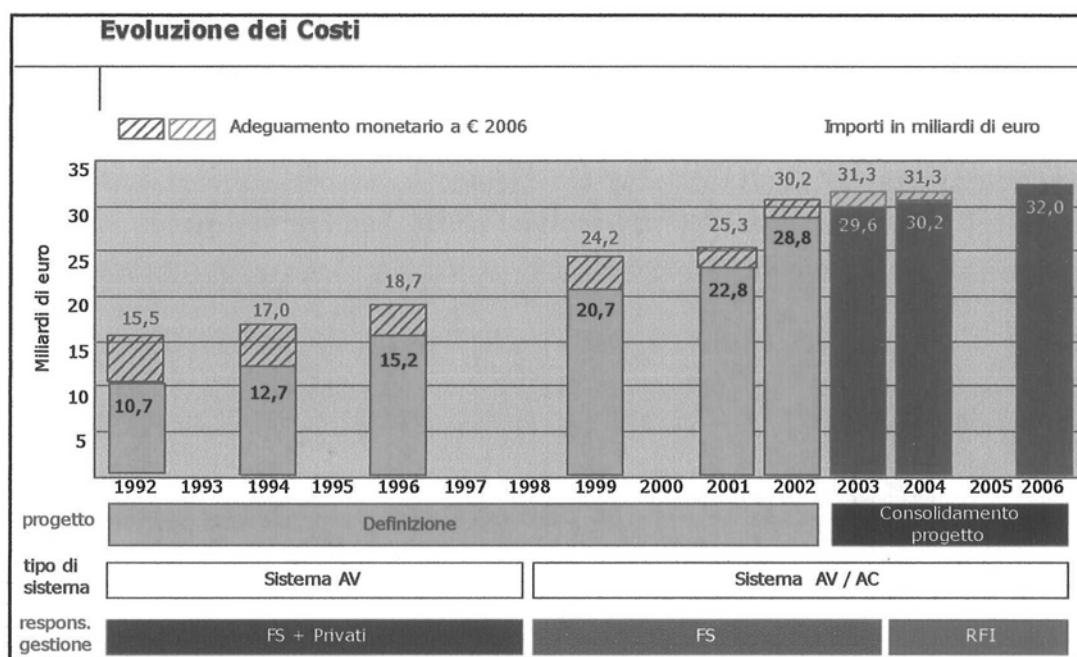
²⁰ La linea AV/AC Milano-Verona, lunga complessivamente circa 136 km, è già in esercizio nel tratto tra Milano e Treviglio, completato a luglio 2007 con l'attivazione del tratto Pioltello-Treviglio. Per i 57 km della tratta AV/AC Treviglio-Brescia è stato redatto il progetto definitivo e il 19 marzo 2008 si è conclusa la Conferenza di Servizi. È stata avviata la procedura di dichiarazione di pubblica utilità per gli espropri e l'iter approvativo (la struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture sta predisponendo l'istruttoria per il CIPE). L'obiettivo è di attivare la linea entro il 2014. Il tratto Brescia-Verona è in fase di progettazione.

RFI, per dare attuazione a quanto stabilito dal CIPE, ha avviato il processo di revisione e adeguamento del progetto definitivo della tratta Treviglio-Brescia che il general contractor stava predisponendo per il successivo iter autorizzativo.

Le altre attività del resto del sistema sono attualmente prive della copertura finanziaria integrale che dovrà essere reperita con futuri stanziamenti dello Stato. Ci si riferisce, in particolare: 1) alle attività realizzative della Treviglio-Brescia ed alla tratta relativa al Terzo Valico dei Giovi inserite nel Contratto di Programma 2007-2011 in "Tabella B "Opere prioritarie da avviare"; 2) alle attività realizzative del Nodo di Verona ed al completamento della linea Milano-Verona, unitamente alla tratta AV/AC Verona-Padova, collocate nel Contratto di Programma in "Tabella C – Altre opere da realizzare".

È anche da prendere atto che, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) con delibera n. 13 del 5 aprile 2008, il CIPE ha espresso parere positivo sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1ª fase funzionale della "linea AV/AC Milano-Verona: sub tratta Treviglio Brescia".

Nella tabella che segue – predisposta sulla base di dati forniti da RFI – si dà atto dell'evoluzione dei costi nel corso degli anni 1992-2006.



1.2.3 Le valutazioni della Corte

La Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato ha avuto modo di pronunciarsi, di recente, su talune problematiche connesse a vicende realizzative del sistema Alta velocità/Alta capacità, per la parte di competenza dei Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e Finanze, e precisamente:

- 1 con la Deliberazione n. 23/2008/G del 16 settembre 2008 sulla realizzazione del Corridoio V – Lione/Kiev nell'ambito delle grandi infrastrutture strategiche di livello transnazionale";
- 2 con la Deliberazione n. 25/2008/G del 21 novembre 2008 sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema "Alta velocità".

Le due relazioni deliberate – che, "*ratione materiae*", non si riferiscono alla gestione societaria, che è di competenza valutativa di questa Sezione – contengono considerazioni di rilievo.

La prima - che evidenzia lo stato di attuazione della infrastruttura

Corridoio V-Lione/Kiev, che attraversa il territorio italiano a sud delle Alpi - vengono rilevate tra l'altro le seguenti circostanze e criticità: la frammentazione della gestione complessiva dell'Alta velocità, stante l'assenza di un riferimento unitario ad un determinato centro di responsabilità; la farraginosità e la lentezza del procedimento di attribuzione dei finanziamenti previsti dal contratto di programma, che hanno determinato lo slittamento di parte degli investimenti, che hanno trovato copertura nelle leggi finanziarie degli anni successivi, con la conseguenza del prolungamento dei tempi e connesso aumento dei costi; l'interruzione - determinata dalle norme delle leggi finanziarie 2006 e 2007 - del sistema di finanziamento previsto dal predetto art. 75 della legge n. 289/2002 (legge finanziaria 2003) destinato a produrre ripercussioni negative sulla pubblica finanza negli anni futuri, a causa dell'aggravio degli oneri connessi con il servizio del debito posto a carico dello Stato; il pesante rallentamento dei procedimenti di progettazione e avvio della realizzazione del tratto transfrontaliero nel versante occidentale, prodottosi per la decisa opposizione delle comunità locali al tracciato originariamente previsto²¹; l'elevato livello dei costi unitari per Km. delle tratte AV/AC affidate ai Contraenti generali, costruite o in corso di costruzione o soltanto progettate, (superiori ai 50 milioni di euro, a fronte di costi unitari inferiori ai 20 milioni riscontrati per analoghe costruzioni in ambito europeo e per quella in Italia della tratta Padova-Mestre, affidata con gara pubblica).

Nella seconda deliberazione, che riguarda le risultanze del controllo esercitato sulla gestione dei debiti contratti dalla holding Ferrovie dello Stato e successivamente accollati allo Stato, la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato si sofferma, tra l'altro, sull'abbandono del project finance, promosso dalla ormai disciolta Società Infrastrutture, nonché sulle carenze metodologiche del processo decisionale che ha condotto all'adozione della complessa operazione²². L'analisi critica della Sezione si sofferma anche sul mancato rapporto tra l'entità e la durata

²¹ Solo a fine giugno 2008 per i lavori per la definizione del tracciato alternativo condotti, in via concordata fra le parti interessate, nella sede dell'Osservatorio istituito per la realizzazione dell'asse ferroviario Torino-Lione si è pervenuti alla sottoscrizione di un documento contenente i punti di accordo raggiunti.

²² Nessuno studio di fattibilità attendibile aveva quantificato la vantaggiosità di tale operazione rispetto al sistema creditizio tradizionale per realizzare gli investimenti. Il patrimonio separato si è rivelato sostanzialmente inconsistente in quanto basato su ricavi futuri stimati approssimativamente e, per di più, gravanti direttamente o indirettamente su risorse pubbliche (sfruttamento delle tratte da parte di gestori, in prevalenza pubblici, di trasporti ferroviari, integrazioni a piè di lista caricate direttamente dalla legge sull'Erario).

degli investimenti e quelle dei beni acquisiti attraverso il pertinente indebitamento, sul dovere di vigilanza e controllo degli uffici dell'Amministrazione statale sui debiti ereditati, sull'esigenza di una maggiore trasparenza nella illustrazione e gestione dei debiti accollati (operazioni che, di regola eccezionali, stanno diventando periodicamente ricorrenti per alleviare i deficit in costante espansione delle società gerenti i servizi pubblici). La Sezione evidenzia, altresì, la necessità di un raccordo trasparente tra le scritture patrimoniali dello Stato e delle Società partecipate, al fine di evitare la dispersione improduttiva di consistenti risorse pubbliche. Raccomanda, infine, che la scelta delle modalità degli investimenti sia ispirata ai principi-guida dell'efficacia (secondo cui la fonte di finanziamento dovrebbe generare le risorse necessarie per farvi totalmente o parzialmente fronte e dell'efficienza, che dovrebbe indurre a scegliere la soluzione che ottimizza al massimo grado, a parità di risultati, il costo delle risorse). Ciò nella fondamentale prospettiva dell'equità intergenerazionale, in base alla quale i soggetti che beneficiano dell'investimento dovrebbero essere anche quelli chiamati a ripagarne i correlati debiti.

Ricordate brevemente queste pronunce di rilievo, che riguardano indirettamente la gestione societaria in senso proprio, questa Sezione²³ ritiene di dover anzitutto soffermarsi sull'incremento rilevante dei costi del progetto e del *gap* nei confronti di quelli delle corrispondenti rete europee.

È questo un dato innegabile che si rileva dalle varie analisi condotte e da quella della stessa Ferrovie dello Stato²⁴.

Si è passati - come si rileva meglio dal prospetto riportato - per la parte del progetto attuata, dai 15,5 miliardi di euro previsti nel 1992, ai 32 miliardi di euro quantificati nel 2006.

Il costo medio a km per le linee realizzate - sempre sulla base delle valutazioni e delle stime della stessa Società - risulta pari a 32 milioni, con

²³ La referente Sezione controllo enti ha avuto modo di osservare in precedenza, nell'ambito del referto su Ferrovie dello Stato, e quindi solo incidentalmente, che la realizzazione del progetto Linee veloci stava procedendo con una differente tempistica per le varie tratte e i vari nodi, in relazione, tra l'altro: alle diverse priorità attribuite dalla programmazione nazionale e regionale del settore; alla diversa priorità funzionale di parti del Progetto rispetto ad altre; ai diversi tempi di definizione progettuale e di approvazione da parte degli enti centrali e locali; alle eventuali criticità incontrate in corso d'opera. Si veda la Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004", cap. IV. (Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

²⁴ Gli elementi risultano, in parte, dagli atti dell'"Indagine conoscitiva sulla situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato e sullo stato dei cantieri e dei costi dell'Alta Velocità", effettuata nel 2007 dall'8° Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato nella XV legislatura.

un incremento prevedibile a 45 milioni a km per le linee in corso di realizzazione o di progettazione.

I corrispondenti costi per la Francia e per la Spagna sono di 9-10 milioni di euro a km, per il pregresso, e di 13-15 milioni a km per i progetti in corso.

Molteplici e difficili da individuare con certezza le cause, che possono imputarsi, sulla base anche di quanto risulta dalle valutazioni di Ferrovie dello Stato: alle modalità di affidamento²⁵; alle specifiche progettuali italiane, quali l'alta capacità²⁶, l'orografia e la sismicità del territorio²⁷; alle prescrizioni ambientali e territoriali²⁸; all'antropizzazione del territorio ed all'acquisizione aree²⁹; all'innovazione tecnologica e adeguamento nuove norme³⁰.

²⁵ Il ricorso a gare ad evidenza pubblica avrebbe comportato, secondo l'Amministratore della Capogruppo, una riduzione dell'ordine del $14 \div 20\%$ dell'importo delle opere da affidare, con una conseguente riduzione dei costi complessivi delle opere pari a circa $4 \div 6$ M€/km.

²⁶ In Italia il progetto non persegue solamente l' "alta velocità" - e cioè linee con velocità di 300 Km/h - ma anche e soprattutto l' "alta capacità" - cioè linee percorribili anche da treni merci, quindi con pendenze non superiori a $12 \div 15$ ‰ e peso assiale di 22,5 t/asse contro pendenza fino al 30 ‰ e 17 t/asse di peso assiale; inoltre con caratteristiche di interoperabilità cioè linee realizzate secondo specifiche tecniche di uniformità della rete ferroviaria europea per la libera circolazione delle persone e delle merci nel territorio dell'U.E. quali, il segnalamento ERTMS/ETCS 2° livello, la sagoma, il peso assiale, l'interasse dei binari etc.

²⁷ Nell'ambito delle tratte AV/AC italiane, pari a circa 700 Km di linea ferroviaria, circa 240 Km sono costituiti da opere d'arte (gallerie e viadotti) con un incidenza del 34% sull'estensione totale del tracciato. In Francia, su circa 1.200 Km di ferrovia AV, solo 58 Km sono relativi ad opere d'arte (5%) ed in Spagna, a fronte di 480 Km di ferrovia presi in esame, solo 26 Km (6%). Le opere d'arte costano mediamente in Italia circa 5 volte quelle in terra, anche per l'elevata sismicità delle aree interessate, (32 contro 6 M€/Km), per cui l'orografia delle zone attraversate dalla rete italiana AV/AC comporta, unitamente alla scelta delle particolari specifiche di progetto innanzi descritte, un aggravio di costi medi pari a $6 \div 7$ M€/Km rispetto alla rete AV spagnola e francese.

²⁸ Riguardano i corridoi plurimodali, con necessità di realizzazione di linee AV/AC in adiacenza ad autostrade. Si è dovuto ricostruire molto spesso una grande rete di viabilità, che i Comuni volevano fosse rimessa a posto prima della chiusura dei cantieri per restituirla ai territori. Si è dovuto curare, quindi l'adeguamento della viabilità esistente, di molte ricostruzioni delle interferenze (sottovia e cavalcavia), di importantissimi problemi legati ai corsi d'acqua, della bonifica dei siti inquinati, della demolizione e ricostruzione di svincoli autostradali; a giudizio della Società ciò ha comportato, anche in questo caso, un aumento sempre nell'ordine del quinto rispetto ai 32 milioni, quindi dai 6 agli 8 milioni per chilometro in più rispetto ai due sistemi presi come riferimento (rispettivamente Francia e Spagna).

²⁹ In Spagna e Francia le nuove linee AV attraversano territori intermedi tra i grandi Centri urbani di gran lunga meno densamente abitati e antropizzati rispetto alle regioni attraversate dalle linee AV/AC Italiane. A ciò va aggiunta la presenza in Italia di un patrimonio artistico e archeologico che non ha uguali al mondo, circostanza che ha comportato rilevanti oneri aggiuntivi e ritardi, che altrove sono pressoché inesistenti. Secondo Ferrovie, in base ad uno studio elaborato dall'UIC del 1994-95, i costi di acquisizione delle aree in Italia, in relazione ai prezzi di mercato, sono superiori rispetto a quelli di Francia e Spagna fino anche nel rapporto di 6 ad 1, a causa di: - acquisizione di aree non di pertinenza del corpo ferroviario, ma relative ad opere di riambientalizzazione del territorio per prescrizioni e autorizzazioni (sulle tratte MI-BO e TO-MI solo il 50% delle superfici espropriate è relativo alla linea ferroviaria); - maggiore antropizzazione delle aree soggette ad esproprio in Italia rispetto a Francia e Spagna con conseguente maggior pregio delle aree attraversate. Conseguentemente in Italia per acquisire le aree da destinare al passaggio delle infrastrutture AV/AC si spendono circa $1,5 \div 2,0$ M€/Km in più rispetto a Francia e Spagna.

³⁰ Secondo quanto affermato dalla Capogruppo, per la realizzazione degli impianti tecnologici, ed in particolare per quelli di sicurezza, segnalamento e telecomunicazioni, RFI ha scelto, prima tra i Paesi Europei, un sistema innovativo, in aderenza alle "Specifiche tecniche" di interoperabilità del 2001. Ciò ha comportato un costo per lo sviluppo e l'omologazione di tale

A conclusioni sostanzialmente corrispondenti è giunta l'analisi svolta dal Ministero delle Infrastrutture e riferita dal Ministro dell'epoca³¹ all'8° Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato nella XV legislatura, nel corso di specifica audizione, tenuta il 15 maggio 2007. Il Ministro ha individuato, tra le ragioni che hanno portato all'incremento dei costi fino a 32 miliardi di euro: a) la necessità provvedere a una ridefinizione completa dell'impostazione progettuale a causa di varie vicissitudini, tra cui la trasformazione anche in funzione di Alta Capacità e non solo di Alta Velocità³²; b) gli interventi delle competenti autorità territoriali e locali in sede di stesura della progettazioni, con onerose ricadute sulle opere da realizzare³³; c) le modalità originarie di affidamento delle opere, che, ad avviso del Ministro medesimo, "avevano posto la committenza in una condizione di minore capacità negoziale": vi era un solo soggetto normativamente indicato che, quindi, ha stabilito il prezzo, senza che sia stato possibile ricorrere ad una competizione di mercato tra soggetti qualificati. Gli andamenti sarebbero stati presumibilmente differenti, se si fosse svolta una gara europea basata su un progetto, esecutivo o quanto meno definitivo e già provvisto delle relative autorizzazioni della Conferenza dei servizi, che avrebbe consentito di determinare esattamente il fabbisogno finanziario³⁴.

Il complessivo quadro che emerge depone, quindi, ad avviso della Corte, per la esistenza di circostanze sfavorevoli, oggettive ed ambientali, ma anche di scelte, politiche ed amministrative, non adeguate ed in parte controverse, alle quali hanno tentato di porre rimedio i molteplici interventi normativi, modificativi del sistema, via via intervenuti, con contenuto non

sistema, che non era disponibile sul mercato ed è stato realizzato attraverso il coordinamento di RFI. Si è peraltro dovuto tenere conto di normative molto più restrittive rispetto a Spagna e Francia, alcune delle quali entrate in vigore durante la realizzazione delle opere, in termini di: protezione da sorgenti acustiche, - dispositivi di sicurezza in galleria, - protezione da inquinamento elettromagnetico. Indicativamente le citate caratteristiche innovative e di adeguamento a norma incidono per 1,3÷1,5 M€/Km in più rispetto a Francia e Spagna.

³¹ Nel corso della medesima, predetta indagine voluta dalla Commissione del Senato, di cui alla nota precedente nota 26.

³² In tal modo il progetto, impostato originariamente come linea veloce con limitate interconnessioni con la rete ferroviaria esistente, è stato rielaborato per poterlo interconnettere in modo più appropriato e approfondito, così da interessare un vero e proprio quadruplicamento dell'asse Torino-Milano-Napoli, incrementare le interconnessioni e prevedere il transito di merci, anche di rilevante quantità, sulle linee inizialmente previste come Alta Velocità.

³³ Le opere infrastrutturali in questione hanno comportato una serie di altre opere connesse, interconnesse o comunque collaterali comportanti un aggravio sia del progetto che dell'impegno finanziario.

³⁴ Da qui, dichiaratamente, la scelta di revocare le concessioni per le tratte ancora da realizzare, poi formalizzatisi nel ricordato decreto-legge 31 gennaio 2007, n.7, proprio nel tentativo di rimettere in competizione di mercato tra soggetti qualificati la realizzazione di quelle opere e vedere se, e in che modo fosse possibile un risparmio.

sempre coerente e compatibile con l'azione posta in essere in precedenza.

Da tutto ciò è conseguita la abnorme lievitazione dei costi e quello che è lo stato attuale del progetto, oramai giunto ad un punto di grande difficoltà, circa le effettive possibilità di tenuta, con riguardo alla sostenibilità finanziaria.

1.2.4 La problematica della revoca delle concessioni

La situazione è divenuta ancora più grave ed incerta a cagione di una problematica di recente insorta, che appare anche indicativa della surricordata difficoltà di conciliazione delle norme nella materia *de qua*.

Ci si riferisce all'attuazione delle disposizioni introdotte da una serie di atti normativi, già ricordati nel riferire sull'*excursus* normativo, intervenuti tra il febbraio 2007 e l'agosto 2008, che hanno dapprima statuito la revoca delle convenzioni poste in essere da TAV con i general contractors in data 15 ottobre 1991 e in data 16 marzo 1992 - e delle successive modificazioni e integrazioni - e successivamente il ripristino dei medesimi rapporti convenzionali, con trasferimento della titolarità in capo a RFI.

Le prescrizioni di revoca sono contenute, come già detto, nel D.L. 31 gennaio 2007, n. 7, (art. 12) e nella legge di conversione 2 aprile 2007, n. 40 (art. 13).

La abrogazione della revoca, con la prosecuzione dei predetti rapporti senza soluzione di continuità con RFI SpA, è disposta dal D.L. 25-6-2008 n. 112 (Art. 12) e dalla legge di conversione 6 agosto 2008, n. 133.

È, incidentalmente, da considerare che l'importo complessivo dei rimborsi da riconoscere, ai sensi dal ricordato D.L. n. 7 del 2007, ai general contractors, per gli "oneri delle attività progettuali e preliminari ai lavori di costruzione oggetto di revoca, nei limiti dei soli costi effettivamente sostenuti"³⁵ era stato stimato, in sede di presentazione della normativa, in circa 240-250 milioni di euro. L'eventuale maggior costo nelle previsioni di cui al decreto doveva essere compensato dalle economie conseguibili con affidamenti e tipologia contrattuale in regime di appalto integrato, a gara pubblica, complessivamente valutabili in 1,5 miliardi di euro.

In merito all'ottemperanza da parte di RFI della norma da ultimo

³⁵ E' così disposto dal D.L. n. 7 del 2007.

intervenuta (e cioè dell'art. 12 del DL 112 del 2008), va tenuto conto di un complesso di circostanze ostative, o comunque sfavorevoli, che sono apparse tali da ingenerare dubbi ed incertezze operative.

Le circostanze sono state evidenziate dall'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, con lettera in data 19 settembre 2008, con la quale ha richiesto alle Istituzioni interessate (Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Economia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, AVCP, Corte dei Conti) la costituzione di un tavolo congiunto "per la individuazione di soluzioni che tutelino, in massimo grado, tutti gli interessi pubblici coinvolti nella vicenda, evitando inutili dispersioni di risorse", nel dichiarato intento di aderire anche alla sollecitazione della Sezione di controllo sulla gestione della Corte dei Conti, che nella Relazione sul Corridoio V aveva stigmatizzato l'assenza nella gestione del Sistema AV/AC di un "riferimento unitario ad un determinato centro di responsabilità".

In risposta, il Ministro delle Infrastrutture e trasporti ha espressamente ribadito l'esigenza che RFI dia corso alle univoche previsioni legislative, che stabiliscono il ripristino dei rapporti contrattuali con i general contractors, garantendo con la propria azione la migliore efficacia ed efficienza nell'impiego delle risorse che saranno rese disponibili.

L'Amministratore delegato della Capogruppo, in altra nota del 3 dicembre 2008, ha formalmente rappresentato che le opere da realizzare non hanno, allo stato, integrale copertura finanziaria e che occorrerà, quindi, che anche i general contractors prendano atto della situazione, al fine di pervenire ad un ragionevole punto di equilibrio che tenga conto del fatto che, in mancanza delle risorse occorrenti, da un lato il Gruppo FS non è in grado di provvedere al pagamento dei corrispettivi e, d'altro lato, gli stessi general contractors avrebbero difficoltà a effettuare prestazioni senza sapere quando le necessarie risorse potranno essere disponibili per il pagamento dei corrispettivi.

È anche da sottolineare che il ripristino *ex lege* delle Convenzioni non ha, allo stato, determinato l'abbandono dei giudizi arbitrali in corso, attivati da parte dei Contraenti Generali, all'entrata in vigore della predetta normativa d'urgenza del D.L. n. 7 del 2007³⁶, e rischia di costituire un fattore di ulteriore

³⁶ I general contractors hanno promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti nei confronti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. TAV si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento *ex lege* delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai general contractor ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi general contractor.

incremento del contenzioso e di ritardi di realizzazione, a causa della attuale indisponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione delle opere.

Sulle problematiche è intervenuta anche l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, che nel gennaio del 2009, ha ribadito e chiarito rilievi già formulati in una precedente specifica delibera (la n. 26/2008). In sintesi, l'AVCP sottolinea la necessità di garantire, per la corretta gestione del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità:

- a) il principio di concorrenza, per la cui tutela è stato ribadito che i general contractors dovranno appaltare ad imprese terze, selezionate con gara, una quota non inferiore al 60% dei lavori;
- b) il principio di economicità, in merito al quale l'Autorità ha suggerito di valutare, ove ne ricorrano gli estremi, il ricorso all'istituto della eccessiva onerosità sopravvenuta ex art. 1467 c.c., precisando che ciò consentirebbe ai general contractors di offrire, per non incorrere nella risoluzione, la *reductio ad aequitatem* del contratto, con una modifica degli accordi idonea a consentire di acquisire alle finanze pubbliche i ribassi d'asta offerti delle imprese terze appaltatrici;
- c) una adeguata progettazione esecutiva delle opere fin dal momento dell'affidamento dei lavori, in modo da assicurare "la certezza della spesa pubblica per la realizzazione delle opere".

Può per completezza aggiungersi che è di recente intervenuta una delibera del CIPE, adottata nella seduta del 6 marzo 2009, con la quale sono stati disposti finanziamenti per complessivi 2.750 milioni di euro per una serie di interventi sull'infrastruttura ferroviaria - tra cui la tratta AV/AC Treviglio Brescia della linea AV/AC Milano-Verona ed il Terzo Valico dei Giovi della Linea AV/AC Milano-Genova³⁷. A seguito di tale intervento, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha costituito un "Tavolo di confronto sistematico" nell'ambito del quale esaminare le diverse problematiche riguardanti gli investimenti.

Da tutto quanto precede, risulta una situazione di estrema incertezza operativa, che si riverbera inevitabilmente sull'attuazione del piano degli

³⁷ Secondo RFI lo stanziamento è ancora largamente insufficiente per il finanziamento delle opere.

investimenti e delle politiche strategiche del settore nonché la difficoltà di gestire con criteri di razionalità imprenditoriale l'attuazione del piano degli investimenti, in relazione ad infrastrutture di primario rilievo nazionale.

La Corte non può non richiamare l'attenzione sulla straordinaria complessità del quadro che emerge, che deve essere valutato in tutte le implicazioni, per individuare tempestivamente i possibili rimedi e le scelte più opportune, sia ai fini del contenimento dei costi sia al fine di evitare negative ripercussioni sull'ordinato andamento dei lavori.

In ogni caso, esigenza primaria è quella di pervenire a maggiori certezze sulla entità dei finanziamenti necessari e sostenibili, sia dallo Stato che da RFI.

In tal senso depongono anche le deliberazioni nn. 18 e 19 del 13 novembre 2008 della Sezione centrale di controllo di legittimità della Corte dei conti, nelle quali è ribadito che, sulla base del quadro normativo di riferimento, la funzione programmatica della spesa affidata al CIPE, in sede di approvazione dei progetti preliminari e definitivi delle opere pubbliche, implica la necessità dell'indicazione delle forme e fonti di finanziamento per la copertura della spesa con precisione e dettaglio, evitando indeeterminatezza e genericità³⁸.

1.3 Il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche nei confronti di RFI

Con il contratto di programma³⁹ sono disciplinati i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione delle infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente. Il contratto è stipulato, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dello Stato, di economicità in relazione alla qualità del

³⁸ La Corte ha affermato, conseguentemente, la necessità che la delibera CIPE rechi, nella parte dispositiva, una apposita tabella che ricostruisca dette forme e fonti di copertura unitamente alla pertinente documentazione dimostrativa, affinché rimanga pienamente e direttamente imputabile al Comitato interministeriale, organismo legittimato dalle norme all'esercizio di tale funzione, la scelta programmatica di spesa, responsabilmente qualificata dalla individuazione delle pertinenti fonti di copertura così come richiesto dalla vigente normativa.

³⁹ Il Cipe ha dapprima prorogato per l'anno 2006, con delibera 159/2005, il Contratto di Programma 2001- 2005. In data 20 luglio 2007 ha approvato il contratto di programma 2007-2011, che è stato, poi, sottoscritto il 31 ottobre 2007.

servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti miranti alla realizzazione dell'equilibrio economico-finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, con indicazione dei mezzi per farvi fronte.

Il volume delle risorse assegnate, con il contratto di programma, per la manutenzione dell'infrastruttura, nel periodo 2004-2007, è stato il seguente: 1,3 milioni di euro per il 2004, 1,3 milioni per il 2005, 900 mila euro per il 2006, **1,1 milioni per 2007.**

Il nuovo Contratto 2007-2011 - Parte Investimenti - è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture in data 31 ottobre 2007, a seguito di un complesso iter procedurale e ottenuti i pareri favorevoli della IX Commissione permanente della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione permanente del Senato.

Le parti avevano già, in data 22 maggio 2007, siglato uno schema di Contratto approvato dal CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) nella seduta del 20 luglio 2007; il comitato, con delibera n. 63, aveva espresso parere favorevole con talune prescrizioni invitando altresì il Ministro delle Infrastrutture a sottoporre l'atto alle competenti commissioni parlamentari per il prescritto parere⁴⁰.

Il nuovo contratto ha validità quinquennale, con operatività dal 1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2011, ed ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'Infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'Infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale, in corso di definizione⁴¹.

⁴⁰ RFI risulta aver ottemperato agli obblighi di informativa ancora in essere derivanti dal precedente Contratto Programma 2001-2005 (art. 20 comma 2 lettera e), trasmettendo ai Ministeri competenti la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2006" (nelle due edizioni di marzo con dati di pre-consuntivo e giugno con dati definitivi) in continuità con i monitoraggi effettuati in precedenza.

⁴¹ In merito all'iter approvativo seguito per la definizione del nuovo contratto di programma - parte servizi, nel mese di luglio 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali. Il contratto individua come oggetto il servizio di "disponibilità" della rete ferroviaria in concessione ad RFI, definito come: "regolare e costante

In termini di contenuti, i principali elementi di novità sono così riassumibili:

- modularità del piano investimenti attraverso l'identificazione di "classi" a crescente priorità, la cui composizione è già esposta in sede di contratto anziché rimandata al documento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria, noto come Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) che non sarà più elaborato;
- maggior ruolo del Ministero concedente nelle fasi di programmazione e di realizzazione degli investimenti per lo svolgimento delle funzioni di monitoraggio e vigilanza;
- introduzione di indicatori di misurazione di risultato e di un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore della produzione delle sole prestazioni rese da RFI, per scostamenti nei tempi, costi, spesa annua e/o numero di attivazioni previste imputabili a negligenza dello stesso;
- accorpamento in un unico atto di tutti gli impegni "stratificatisi" nel tempo attraverso l'abrogazione dei contratti in essere (CdP 2001-2005 e CdP 1994-2000 per l'ultrattività dell'atto in relazione ai relativi progetti in corso di ultimazione);
- obbligo dello Stato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie nazionali e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano Investimenti e ad eventuali esigenze finanziarie aggiuntive derivanti dalla stipula di accordi, protocolli ed intese sottoscritti dal Ministero delle Infrastrutture.

utilizzabilità dell'Infrastruttura ai più alti livelli di sicurezza offerti in ambito europeo ed in condizioni standard di affidabilità ed efficienza". Per la qualificazione del citato servizio, la rete è stata classificata in 6 tipologie di "Gruppi di Prodotto" secondo i criteri alla base dell'attività manutentiva; sono state inoltre previste le caratteristiche standard tecniche e prestazionali più significative per ogni gruppo di prodotto: velocità massima, sezione della linea di contatto per la trazione elettrica, tipo di armamento e sistemi di stanziamento. Per ogni gruppo di prodotto è stato definito il prezzo annuo per chilometro, fissato in corrispondenza I prezzi sono stati determinati, sulla base delle evidenze di cui al modello di Contabilità Regolatoria aziendale, applicando le *best practices* metodologiche indicate dalla disciplina comunitaria (2005/C 297/04). A fronte dell'erogazione di tale servizio da parte di RFI, lo Stato si impegna a corrispondere un compenso annuo (lordo IVA), calcolato sulla base dei prezzi per ogni tipologia di linea. Al servizio di messa in disponibilità della rete si aggiungono, nell'ambito del medesimo contratto, altri servizi acquisiti dallo Stato (Safety, Security, Navigazione) il cui corrispettivo è fissato in ragione delle spese sostenute dal Gestore per la loro produzione. Nel mese di novembre la proposta di schema di Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Servizi è stata trasmessa da RFI al Ministro delle Infrastrutture per il seguito di competenza. Per l'anno 2008 la Legge Finanziaria 2008 ha previsto stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti direttamente a carico del capitolo di pertinenza di RFI in luogo dello stanziamento indistinto sul "Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese" che ha caratterizzato lo stanziamento degli anni 2006 e 2007.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro. Gli interventi risultano articolati nelle seguenti quattro classi, in ordine di priorità; di queste, la prima rappresenta gli effettivi impegni contrattuali, mentre le altre rivestono natura programmatica:

- "Opere in corso" (Tabelle A), pari a 71 miliardi di euro;
- "Opere prioritarie da avviare" (Tabelle B), pari a 34 miliardi di euro;
- "Altre opere da realizzare" (Tabelle C), pari a 38 miliardi di euro;
- "Opere previste a completamento del Piano" (Tabelle D), pari a 46 miliardi di euro.

Rispetto alla versione siglata con il Ministero delle Infrastrutture il 22 maggio 2007, la versione sottoscritta il 31 ottobre 2007 recepisce modifiche e integrazioni nel frattempo intervenute, tra cui la sottoscrizione del Quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005⁴², a seguito dell'approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5 aprile 2007 (delibera n. 17) e del parere favorevole della IX Commissione permanente della Camera nella seduta del 28 giugno e della VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 giugno 2007.

RFI segnala che, dopo la sottoscrizione del Contratto, nel mese di novembre 2007, in ottemperanza all'art. 8, comma 1 del Contratto, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture una proposta di indicatori di misurazione di risultato necessari alla valutazione degli impegni assunti dal Gestore, proposta sulla quale sono in corso approfondimenti e confronti tra le Parti.

Gli stanziamenti relativi agli investimenti in infrastrutture ferroviarie sono coerenti con quanto definito nel Contratto e risultano così ripartiti:

⁴² Come già detto, il precedente contratto di programma si riferiva specificamente, per una parte del suo contenuto, alla gestione dei servizi. Con il IV Addendum sono stati contrattualizzati, in relazione agli oneri di mantenimento in efficienza/sicurezza delle linee e degli impianti e di collegamento ferroviario con le isole della Sicilia e della Sardegna (art. 7 del CdP 2001-2005), i trasferimenti correnti relativi all'anno 2006, pari a euro 901,8 milioni di euro (Decreto MEF - Ministero Economia e Finanza- prot. n. 17648 del 21/07/2006). L'Addendum prevede che, a seguito delle modifiche di scenario normativo-istituzionale, nelle more della predisposizione e sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - parte servizi, il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l'anno 2006, rimane valido fino alla sottoscrizione del nuovo atto.

- autorizzazioni di cassa per 1.776 milioni di euro sul capitolo 7122 per l'anno 2008 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del CdP 2007-2011;
- autorizzazioni di cassa per 28 milioni di euro sul capitolo 7123 per l'anno 2008, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi e per il finanziamento della progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia;
- contributi quindicennali in conto impianti di 100 milioni di euro per la rete AV/AC e di 100 milioni di euro per la rete convenzionale conferiti annualmente a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
- autorizzazioni di spesa per 1.300 milioni di euro sul capitolo 7124 che rappresentano la quota relativa all'anno 2008 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 per il sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

I corrispettivi in conto esercizio recati dalla Legge Finanziaria 2007, iscritti al fondo per i trasferimenti alle imprese, sono risultati per RFI come quota immediatamente disponibile per un importo pari a 784 milioni di euro.

Il Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007 - convertito con la legge 3 agosto 2007, n. 127 - all'art. 7, ha svincolato a favore di RFI una ulteriore quota di tale fondo pari a 113 milioni di euro, precedentemente accantonata ai sensi dell'art. 1 comma 507 della stessa Legge Finanziaria, mentre all'art. 8 ha assegnato un importo aggiuntivo per RFI di 54 milioni di euro.

Inoltre, il Decreto Legge 1° ottobre 2007, n. 159 - convertito con la legge 22 novembre 2007, n. 222 - all'art. 3, comma 1, ha provveduto ad un ulteriore sblocco per il 2007 delle quote del Fondo Trasferimenti correnti alle imprese pubbliche (pari all'80% della parte vincolata alla destinazione del TFR) assegnando a RFI un importo di 203 milioni di euro.

L'importo complessivo disponibile per corrispettivi per servizi in conto esercizio per l'anno 2007 è risultato, quindi, pari a **1 miliardo 154 milioni** di euro.

	<i>Valori in euro</i>
Contributi Contratto di Programma in conto esercizio	
Contributi iscritti nell'anno 2007	1.154.093.123,86
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2007(*)	1.154.093.124,00
(*) di cui:	
competenza 2007	1.143.148.807,26
competenza 2006	10.944.316,74

È, poi, da considerare l'ulteriore apporto dello Stato che si sostanzia nei contributi in conto investimenti, che, nel 2007, sono stati pari a **3 miliardi 518 milioni** di euro.

L'andamento nel quadriennio 2004-2007 dei complessivi contributi pubblici - sulla base dei dati desumibili dalle relazioni al bilancio consolidato del Gruppo FS - è stato il seguente:

	<i>Valori in milioni di euro</i>			
	CONTRIBUTI PUBBLICI			
	2004	2005	2006	2007
Contributi in conto esercizio da contratto di programma dallo Stato	1.304	1.289	902	1.154
Contributi in c/investimento dallo Stato*	182	174	4.477	3.518
Altri	164	342	416	105
Totale apporti e contributi	1.650	1.805	5.795	4.777

*Per gli anni 2004 e 2005 le risorse statali destinate agli investimenti sono state trasferite al Gruppo FS in forma di aumento di capitale e non sono rappresentate nel prospetto. Sulle medesime la Corte ha riferito nelle relazioni al Parlamento per i rispettivi esercizi in precedenza richiamate. È da tener presente che, oltre ai contributi sopra menzionati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (di cui quota RFI SpA 1 miliardo 196 milioni 88 mila euro e quota TAV per 870,6 milioni di euro).

L'importo totale dei contributi destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti nel bilancio 2007 verso il MEF – secondo quanto riferito da RFI nella relazione al bilancio di esercizio – è pari a **5,9 miliardi** (di cui 2,1 miliardi corrispondenti al valore dei contributi stanziati dallo Stato e attualizzati dalla Capogruppo con il mutuo Cassa Depositi e Prestiti).

I contributi in conto impianti sostengono le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (con le spese incrementative) e quelle relative ai rinnovi – previste (da sostenere) lungo la vita della Concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla Rete Convenzionale sia alla Rete AV/AC.

Le specifiche norme legittimanti l'attribuzione dei medesimi sono:

- l'articolo 1, comma 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006) stabilisce 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";
- l'articolo 1, comma 84, della stessa Legge n. 266/2005 [come sostituito dall'articolo 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007)], richiamato dal suddetto comma 86, stabilisce che sono effettuati a titolo di contributi in conto impianti i finanziamenti concessi sia per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli sia a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (convenzionale) dell'infrastruttura ferroviaria.

Come specificato nel prospetto che segue, l'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI per il 2007 è stato pari a **4 miliardi 511 milioni 603 mila**.

Su queste voci si tornerà nella parte specifica relativa all'esame dello stato patrimoniale

CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI MINISTERO ECONOMIA E FINANZE					Valori in euro
	Contributi iscritti nel 2007	Contributi incassati nel 2007 di competenza 2007	Contributi incassati nel 2007 di competenza anni precedenti	*Totale incassi 2007	
Cap. 7122 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	3.168.875.674,92	3.065.000.000,10	566.791.374,82	3.631.791.374,92	
Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	206.624.791,00	0,00	559.812.521,00	559.812.521,00	
Cap. 7124 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	320.000.000,00	320.000.000,00	0,00	320.000.000,00	
	3.695.500.465,92	3.385.000.000,10	1.126.603.895,82	4.511.603.895,92	
* di cui 120 milioni incassati direttamente da TAV e 200 versati successivamente a TAV					

1.4 Gli investimenti

Nel corso dell'anno 2007, **gli investimenti infrastrutturali** per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di programma 2007-2011, sono stati pari a **3.308 milioni di euro**, di cui 14 a committenza TAV, in linea con la produzione del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.444 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 133 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.864 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 518 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

È da evidenziare che il contratto di Programma 2007-2011 – articolo 4 comma 4 lettera b) – ha innovativamente previsto l'obbligo per RFI di inviare, entro il 30 giugno di ogni anno, al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze ed al CIPE la relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (c.d. Monitoraggio) aggiornato al 31 dicembre dell'anno precedente.

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario nel corso del 2007:

Nuove linee

attivati 63 km di linea a doppio binario: 20 km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale; 5 Km AV/AC Lavino-S. Viola; 38 Km Napoli C.le-Bivio Sarno, di cui 7 km sono parte del Nodo AV/AC di Napoli e 31 km sono parte della Linea a Monte del Vesuvio.

Elettrificazione

attivati 83 Km di linea a doppio binario: 20 Km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale; 20 Km Melito R.C. Pellaio; 5 Km PM Lavino (km 9,522)-S. Viola; 38 Km Napoli C.le (Dev. 0,894)-Bivio Sarno.

Raddoppi

attivati 87 km: 14 km tra Palagiano M. – Bellavista, 13 Km S. Felice sul Panaro-Crevalcore; 3 km Salone-Lunghezza; 8 Km Taranto-Bellavista; 33 km S. Gavino-Decimomannu; 11 Km Apricena-S. Severo; 5 Km Cernusco-Carnate.

Sistema Comando Controllo (DCO/SCC): attivati 590 km.

Comando Traffico Centralizzato DCO/CTC: attivati 43 km.

Blocco Automatico: attivati 152 km.

Blocco conta assi: attivati 102 km.

Banalizzazione: attivati 341 km.

Linea Codificata: attivati 189 km.

Passaggi a livello: soppressi 128 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 16.

Barriere antirumore: completati 1500 metri.

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 39 ACEI.

ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore): attivati 11 ACC (Bari S. Spirito). Sistema Controllo Marcia treno: attivati 1.939 km.

Il volume di spesa per investimenti in ricerca e sviluppo nell'anno 2007 è stato pari a circa 64,43 milioni di euro.

Dal prospetto che segue risulta l'ammontare della spesa per attività di ricerca e sviluppo dell'anno in milioni di euro, ripartita tra le principali aree di investimento:

<i>Valori in milioni di euro</i>		
SPESE PER RICERCA E SVILUPPO		
	2006	2007
Tecnologie per la sicurezza	85,66	41,33
Diagnostica innovativa	44,17	21,02
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti	3,83	2,08
Totale	133,66	64,43

È da segnalare la notevole riduzione della spesa – superiore al 50 % - che ha riguardato anche le tecnologie per la sicurezza.

Dalla posta "Altri conti d'ordine", dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio 2007, che si riferisce agli impegni assunti dallo Stato e dall'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, possono desumersi i dati di cui alla seguente tabella, relativi agli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2007.

Valori in migliaia di euro

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI						
	Risorse disponibili	Erogazioni	Contabilizzato	Crediti iscritti in bilancio	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	A	B	C	D	E=A-B-D	F=B-C
Al 31.12.2006	56.626.147	36.263.182	33.490.000	1.513.791	18.849.174	2.773.182
Al 31.12.2007	72.043.288	41.234.149	36.387.966	2.497.877	28.311.262	4.846.184
Differenza	15.417.141	4.970.968	2.897.966	984.085	9.462.088	2.073.002

Al 31 dicembre 2007, il confronto tra:

- le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a **€ 28,3 miliardi**, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenziano una differenza pari a **€ 4,8 miliardi**, rappresentate come "Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

Entrambi i rapporti sono sintomatici delle difficoltà di funzionamento del sistema dei rapporti tra Stato e RFI.

1.5 Il perseguimento dei fini istituzionali e l'intervento statale: criticità e prospettive future

Come si è visto, RFI, nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, è supportata ordinariamente, in misura rilevante, dai finanziamenti statali, per far fronte alle esigenze di manutenzione delle infrastrutture e di potenziamento della rete ferroviaria esistente, per sostenere il costo degli impianti e sterilizzare gli ammortamenti, per dare impulso agli investimenti.

Per il perseguimento di tali differenti finalità - come già detto - RFI è risultata assegnataria, nel 2007, di **5,7 miliardi di euro**, di cui 1,2 miliardi provenienti dal contratto di programma quali contributi in conto esercizio e 4,5 miliardi in conto impianti.

Ai fini di una compiuta considerazione dell'impegno complessivo statale, per il 2007, è da tener presente che, oltre ai contributi sopra

menzionati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 pari a **2,1 miliardi**.

Con riguardo al complesso di contribuzioni annualmente destinate, a vario titolo, alla Società, si impone una serie di considerazioni.

Va anzitutto tenuto presente che la situazione di tendenziale equilibrio dei conti, postulata dall'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 188/2003, è fortemente condizionata dall'intervento statale e dalla scansione dei tempi e della misura della contribuzione.

Emerge poi che le obbligazioni dello Stato nei confronti di RFI non trovano, in modo coordinato ed esclusivo, la loro fonte nel contratto di programma, aggiungendosi alle contribuzioni da questo previste, altre risorse, in altri momenti ed *aliunde* legittimate, destinate, in parte, alle medesime finalità. E ciò con riflessi negativi sulla valutazione e quantificazione dell'intervento statale e sulla chiarezza dei rapporti tra le parti.

Sembrerebbe, pertanto, utile ricercare - in una razionalizzazione dei rapporti tra Azionista e Società - dei meccanismi che consentano di pervenire ad una più precisa e durevole definizione dei rapporti tra Stato ed RFI, sulla base, in ogni caso, di un contratto di programma, connotantesi quale unico atto disciplinante con completezza ed esaustività, in un determinato arco temporale, le obbligazioni ed i diritti vicendevoli. Occorrerebbe pervenire ad un soddisfacente livello di determinatezza nei rapporti, sulla base di un quadro di regole chiare ed efficaci, con particolare riguardo ad entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI e soddisfacimento puntuale degli impegni da parte di quest'ultima.

E ciò anche ai fini di una migliore distinzione di ruoli, scelte e responsabilità conseguenti.

Anche con riguardo alle rappresentate difficoltà, in materia di programmazione e fruizione delle contribuzioni, risulta avvertita l'esigenza di una più ordinata e completa verifica "ex post" della utilizzazione dei finanziamenti statali. In proposito è da prendere atto che l'art. 15 del D. Lgs. n. 188/2003, al secondo comma, ha previsto che "il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da

evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale".

RFI si è dotata di detto sistema di contabilità regolatoria a partire dall'esercizio 2006, anche se il modello era stato oggetto di proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già nel 2005. Nel mese di dicembre 2006 RFI ha trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze, la rendicontazione 2006 a norma degli artt. 17 e 20.3 del Contratto di Programma 2001-2005; la rendicontazione evidenzia le risultanze economiche della Società RFI nel suo complesso e nel dettaglio dei propri business fino al risultato netto d'esercizio in coerenza con il bilancio d'esercizio 2006 approvato in data 16 aprile 2007 dall'assemblea dei soci.

È anche da tener presente - sul tema - che il contratto di Programma 2007-2011, articolo 4 comma 4 lettera b), ha previsto l'obbligo per RFI di inviare entro il 30 giugno di ogni anno al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze ed al CIPE la relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (c.d. Monitoraggio) aggiornato al 31 dicembre dell'anno precedente.

Passando, poi, alla problematica relativa al susseguirsi, nel corso dell'esercizio, di provvedimenti di assegnazione di risorse, in modo non sempre e non del tutto coordinato, si ribadisce ancora, - come già in precedenza rappresentato in occasione del referto su Ferrovie dello Stato - che sarebbe preferibile, più che procedere a reiterate variazioni negli interventi programmati ed all'assegnazione parcellizzata di risorse finanziarie da parte dell'Azionista - pur giustificate da particolari contingenze -, pervenire ad una più precisa e durevole determinazione della misura e delle finalità dell'intervento finanziario richiesto allo Stato, nonché delle quote di spettanza dei costi, con i relativi criteri di riparto e di carico.

Da una più precisa analisi e programmazione dell'entità dell'impegno finanziario pubblico, e dalla certezza del limite ammissibile, conseguirebbero intuibili effetti positivi sia ai fini degli equilibri di bilancio sia per la piena conoscenza, da parte di RFI e del management della Capogruppo, della entità degli oneri che è chiamata a fronteggiare in modo autonomo, con le proprie disponibilità e con i propri mezzi.

2. STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA

2.1 Gli organi sociali

Rete ferroviaria italiana S.p.A. è, come già detto, Società a socio unico, soggetta alla direzione e al coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D. Lgs. n. 188/2003.

L'organizzazione di RFI SpA è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

L'Assemblea è costituita dall'azionista unico, che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri.

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Il Consiglio di amministrazione, composto dal Presidente e da 4 Consiglieri - uno dei quali amministratore delegato - è stato ricostituito il 25 giugno 2007, eccezion fatta per il Presidente, carica che, rimasta vacante - per decesso - alla fine del 2007, è stata conferita nuovamente dall'Assemblea della Società in data 8 aprile 2008.

Entrambi i soggetti prescelti per le cariche di Presidente e di Amministratore delegato sono dirigenti della Capogruppo FS, e non della medesima RFI.

Per gli stessi non si pone, quindi, allo stato, la problematica dell'applicazione dell'art. 3, comma 44 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) per la parte in cui prevede l'obbligo del collocamento in aspettativa per coloro che sono legati da un rapporto di lavoro con società a partecipazione pubblica o loro partecipate, collegate e controllate, e che sono al tempo stesso componenti degli organi di governo o di controllo dell'organismo o società con cui è instaurato il rapporto di lavoro. Allo stato, peraltro, l'efficacia di tale disposizione, riferibile anche a RFI SpA, è stata differita, per effetto dell'art. 4-quater D.L. 3 giugno 2008, n. 97, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione 2 agosto 2008 n. 129, fino alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica da emanare entro il 31 ottobre 2008, ai sensi dell'articolo

17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Il DPR, a tutt'oggi, non risulta adottato.

Il Collegio sindacale, nominato per il periodo che rileva in data 3 maggio 2005, fino alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio 2007, si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti. Ad esso compete l'attività di verifica e di vigilanza prevista dalla legge.

Il controllo contabile, ai sensi dell'art.2409 bis del codice civile è svolto dalla società di revisione.

2.2 Compensi agli amministratori e ai sindaci

I compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni - che risultano dalla nota integrativa al bilancio 2007 - sono riportati nel prospetto che segue.

<i>Valori in migliaia di euro</i>			
COMPENSI AGLI ORGANI			
Percipienti	2006	2007	Differenze
Amministratori *	681	776	95
Sindaci	93	93	0
Totale	774	869	95
* comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato quale dirigente di Ferrovie dello Stato S.p.A.			

Risulta un importo totale dei compensi spettanti agli Amministratori per l'anno 2007 pari a € 776.300,83 e quello relativo ai Sindaci pari a € 93.000.

Il compenso del Presidente è stato fissato dal Consiglio di amministrazione nella misura annua di 129.100 euro e quello dell'Amministratore delegato nella misura annua di 306.000 euro.

Al Presidente del Collegio sindacale è attribuito un compenso di 37.000 euro; ai componenti effettivi di 28.000 euro.

Non sono corrisposti gettoni di presenza, né altre forme di rimborso.

2.3 Articolazione organizzativa

RFI S.p.A. è articolata in funzioni centrali e territoriali.

Il *core business* della Società è gestito dalle seguenti direzioni centrali (e dalle strutture territoriali da esse dipendenti):

Direzione Investimenti, Direzione Commerciale, Direzione Movimento, Direzione Manutenzione, Direzione Tecnica.

La Direzione Investimenti è responsabile della realizzazione delle nuove opere infrastrutturali a carattere civile in coerenza con le politiche e gli obiettivi programmatici della Società ed in conformità alle indicazioni provenienti da Ferrovie dello Stato S.p.A.

La Direzione Commerciale garantisce la ripartizione della capacità di infrastruttura, la commercializzazione presso le Imprese Ferroviarie e la predisposizione dell'orario ferroviario. Assicura l'assegnazione delle tracce orarie alle Imprese Ferroviarie in possesso della licenza (concessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e del Certificato di Sicurezza (rilasciato da RFI quale Gestore dell'Infrastruttura), dietro corresponsione del pedaggio, nella misura stabilita, su proposta di RFI, dal Ministero vigilante.

Alla Direzione Movimento è attribuito il compito di controllare e coordinare la circolazione ferroviaria e di manifestare alle competenti strutture aziendali le esigenze relative allo sviluppo dell'infrastruttura per la realizzazione degli investimenti utili e necessari. La Direzione si occupa, inoltre, della gestione ed esercizio delle attività di navigazione di pertinenza della Società.

La Direzione Manutenzione garantisce la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, contrattandone la temporanea disponibilità con la Direzione Movimento. Ad essa è affidato il processo di approvvigionamento e logistica dei materiali di competenza dell'infrastruttura.

Infine, la Direzione Tecnica emana le norme, prescrizioni e standard in materia di sicurezza ed effettua attività di ispettorato al fine di verificarne il rispetto; rilascia e revoca il Certificato di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie; sviluppa i progetti di investimento a carattere innovativo e tecnologico; svolge attività di ricerca e sperimentazione attraverso l'Istituto Sperimentale.

Le rimanenti Direzioni centrali, di seguito elencate, svolgono attività di supporto a beneficio di tutte le altre funzioni aziendali:

Direzione Personale e Organizzazione; Direzione Strategia Qualità e Sistemi; Direzione Amministrazione Finanza Controllo e Patrimonio;

Direzione Audit; Direzione Legale; Direzione Progetti per lo Sviluppo per il Sud; Direzione Comunicazione di Mercato.

Le Direzioni centrali si articolano in Strutture Organizzative di 1° e 2° livello.

Dalla Direzione Movimento e dalla Direzione Manutenzione dipendono, inoltre, rispettivamente 15 Direzioni Compartimentali Movimento e 15 Direzioni Compartimentali Infrastruttura, che operano sul territorio.

Alle Direzioni Compartimentali Movimento spetta il compito di programmare e organizzare la circolazione, determinare lo scenario tecnico di riferimento per la programmazione dell'orario commerciale, definire le esigenze di sviluppo della rete e degli impianti per la realizzazione degli investimenti. Esse esercitano le funzioni tipiche del proprietario con riferimento al patrimonio strumentale di competenza (stazioni ferroviarie e scali merci), occupandosi della sua manutenzione, tutela e gestione.

Alle Direzioni Compartimentali Infrastruttura è affidata la missione di rendere disponibile l'infrastruttura ferroviaria per la circolazione dei treni alle migliori condizioni di qualità, efficienza e sicurezza, garantendo la tutela e la gestione tecnica del patrimonio strumentale di pertinenza. Esse provvedono a mantenere in efficienza la rete e ad attuare i necessari interventi di rinnovo e potenziamento della stessa.

I Direttori Compartimentali Movimento e Infrastruttura assicurano lo svolgimento delle funzioni di Referente di Progetto per gli investimenti di rispettiva competenza. A tale proposito, si evidenzia che al Direttore Compartimentale Movimento, nella veste di Referente di Progetto, compete la responsabilità della realizzazione degli Investimenti di Tipo 3 (manutenzione straordinaria e opere di legge), mentre al Direttore Compartimentale Infrastruttura può essere attribuita la referenza di progetto sia per Investimenti di Tipo 1 (nuove opere a carattere civile o tecnologico) che per Investimenti di Tipo 3.

L'assetto organizzativo di RFI S.p.A. (organigrammi, titolarità, missioni e aree di responsabilità, sedi) viene definito e formalizzato attraverso Ordini di Servizio Organizzativi (OdSO), emanati a firma dell'Amministratore Delegato.

La distribuzione degli OdSO è di competenza della Direzione Personale e Organizzazione - Struttura Organizzativa (S.O.) Organizzazione, la quale, tra l'altro, cura l'aggiornamento della struttura organizzativa della

Società, diffondendo periodicamente la pubblicazione "Articolazione Organizzativa e Missioni/Responsabilità" (Allegato n. 3).

RFI si avvale di altre due tipologie di documenti organizzativi: Comunicazioni Organizzative e Comunicazioni Operative.

Le prime, a firma dell'A.D., hanno per oggetto:

- politiche ed indirizzi;
- processi e procedure aziendali;
- nomine di Referenti di Programma/Progetto;
- istituzione, modifica, soppressione di organismi, gruppi di lavoro, comitati, ecc. e loro attribuzioni.

Le seconde riguardano:

- contratti di Servizio stipulati tra due o più aree di business della Società;
- Procedure Operative Direzionali;
- istituzione/modifica e cessazione di talune strutture/posizioni organizzative subdirigenziali e/o di loro attribuzioni nei casi in cui ciò sia necessario.

Le Comunicazioni Operative sono emesse dall'A.D. nei casi di Contratti di Servizio e Procedure Operative Direzionali, dal Direttore Personale e Organizzazione negli altri casi.

2.4 Corporate governance

Il modello organizzativo societario di RFI va considerato nel contesto in cui la Società opera. RFI, infatti, facendo parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha un modello di funzionamento coerente con le regole di Gruppo, fatta eccezione per quei processi di business specifici della Società (tipicamente relativi alla manutenzione ed all'esercizio in sicurezza dell'infrastruttura), per i quali sono state elaborate apposite procedure operative.

Il governo della Società avviene sostanzialmente attraverso alcune fondamentali leve organizzative e gestionali:

1. l'articolazione dei compiti e delle responsabilità tra le singole unità organizzative;
2. l'affidamento della titolarità delle unità organizzative a determinate risorse;
3. l'emanazione di norme e procedure interne, che disciplinano i

rapporti tra le unità organizzative stesse nell'espletamento dei compiti e delle responsabilità assegnate.

L'articolazione dei compiti e delle responsabilità costituisce un importante strumento di separazione e bilanciamento dei poteri all'interno dell'organizzazione; di fatto, le singole strutture organizzative risultano tra loro intrinsecamente interdipendenti, pur nella chiarezza dei ruoli assegnati, non essendo alcuna di esse completamente autonoma nell'esercizio delle proprie funzioni.

Ciò risulta particolarmente evidente nell'elaborazione ed applicazione delle procedure operative della Società (cfr. paragrafo successivo), le quali, promuovendo le sinergie tra le competenze di ciascuna struttura, pongono in forte correlazione interessi spesso contrapposti all'interno dell'organizzazione, con il risultato che tutto il processo produttivo risulta fortemente monitorato.

La formalizzazione dell'articolazione organizzativa avviene, come sopra accennato, attraverso l'emissione di specifici Ordini di Servizio Organizzativi, il cui iter di approvazione richiede la ratifica della Holding per gli interventi organizzativi che riguardano il primo ed il secondo livello di responsabilità; per i successivi livelli, l'iter approvativo si chiude all'interno della Società.

Le modifiche relative all'articolazione organizzativa della Società (istituzione/modifica/soppressione di unità/posizioni organizzative) sono avanzate dalle Direzioni centrali interessate e, di norma, scaturiscono da variazioni delle missioni e/o del perimetro delle responsabilità inizialmente affidate. La S.O. Organizzazione della Direzione Personale e Organizzazione provvede a certificare la coerenza delle proposte avanzate con l'assetto organizzativo complessivo da sottoporre alla firma dell'AD.

Nei casi di maggiore rilevanza, tali modifiche possono far seguito a veri e propri processi di ristrutturazione o di reingegnerizzazione di processi.

Gli affidamenti della titolarità di aree di responsabilità sono invece il frutto di processi decisionali aziendali, di norma legati ai percorsi di sviluppo manageriale delle risorse qualificate della Società, fondati sul principio del possesso, da parte delle risorse individuate, delle competenze, delle conoscenze e delle capacità necessarie a ricoprire il ruolo previsto. Nei casi di affidamento di responsabilità a risorse professionali da immettere in ruoli dirigenziali, il possesso di tali requisiti è verificato attraverso specifiche procedure di valutazione del potenziale (assessment), espletate in accordo con la Holding.

Un caso particolare di affidamento di responsabilità è rappresentato dalla nomina dei Referenti di Progetto, per il rilievo che tali figure rivestono all'interno dell'organizzazione.

Il Referente di Progetto costituisce infatti la risorsa chiave del processo realizzativo degli investimenti. A lui è affidata la responsabilità di realizzare i progetti assegnati, compiendo tutte le attività a ciò necessarie nei limiti delle risorse attribuite, attraverso l'esercizio di ampi poteri, definiti direttamente dal Consiglio di Amministrazione.

La nomina dei Referenti di Progetto è affidata all'Amministratore Delegato di RFI, che opera su proposta dei Direttori centrali interessati ai progetti.

Altri importanti strumenti di governo dell'azienda sono rappresentati dai comitati, dagli organismi e, più semplicemente, dai gruppi di lavoro, che, in relazione alle specifiche esigenze della Società sono costituiti dall'Amministratore Delegato, con apposita Comunicazione Organizzativa, per:

- ☐ presidiare momenti decisionali relativi a processi trasversali a più strutture organizzative;
- ☐ analizzare e sviluppare tematiche di particolare interesse per l'azienda;
- ☐ elaborare progetti specifici.

Nella Comunicazione Organizzativa sono, di norma, esplicitate le ragioni della costituzione del comitato/ organismo/ gruppo di lavoro attraverso l'elenco dei compiti affidati, i ruoli dei soggetti partecipanti (solitamente sono indicati per gli organismi e i comitati il presidente e il segretario) e la frequenza degli incontri.

Per le tematiche di interesse generale di Gruppo, le Comunicazioni Organizzative vanno preventivamente sottoposte all'approvazione della Holding.

Per il resto del sistema di *governance* può farsi rinvio alla relazione della Corte sulla Capogruppo⁴³.

⁴³ Si veda citata relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2005-2006, capit. III.

2.5 Internal auditing

Il sistema di Controllo Interno della Società si basa su un quadro cognitivo che risulta dalle conoscenze acquisite attraverso l'attività di audit sui processi esaminati e le autovalutazioni dei Process Owner, condivise nell'ambito del progetto Risk Management.

In base al quadro cognitivo di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel corso del 2007, il Sistema di Controllo Interno risulta sostanzialmente "adeguato" ai fini del perseguimento di una buona Governance e del raggiungimento degli scopi societari.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate sempre più su standard di riferimento e misurazione dei risultati.

Tra le leve principali del Sistema va citata la cultura organizzativa del management e la diffusa attenzione ai prioritari temi aziendali, come pure la sensibilità verso la sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e della tutela dell'ambiente.

Sono state rilevate condizioni di carenza unicamente in due processi esaminati, peraltro secondari rispetto al core business e sono in atto i relativi piani di azione tesi al superamento delle carenze rilevate.

Più in particolare la Società evidenzia che le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto di RFI come indicato nella tabella che segue.

AUDIT	
Area/macrop processo oggetto di audit	n. attività di audit
Produzione dei servizi	2
Gestione patrimonio immobiliare	3
Negoziale e approvvigionamenti	7
Manutenzione	8
Sicurezza di esercizio	9
Sicurezza sul lavoro e tutela ambientale	3
Gestione risorse umane e organizzazione	4
Sviluppo e gestione dei sistemi informativi	9
Gestione amministrativa e fiscale	12
Pianificazione e controllo	4

Delle attività di audit eseguite e concluse nel 2007, 2 hanno interessato TAV ed 1 la partecipata Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) - Finanziaria di Partecipazioni SpA.

Nel corso del 2007 la Società è stata interessata da una profonda rivisitazione delle posizioni dirigenziali con conseguenti ripercussioni sull'organizzazione.

Ciò ha determinato un incremento delle attività di audit svolte su richiesta del Vertice societario e delle Strutture interessate dai citati cambiamenti.

A fronte delle criticità/aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di audit, i responsabili delle competenti Strutture operative societarie hanno definito specifici Piani di Azione, attuati o in corso di attuazione.

Nel corso del 2007 sono stati monitorati n° 58 Piani di Azione relativi ad Attività eseguite nel 2005, 2006 e 2007.

Si è avviato e dato impulso al progetto Risk Management, finalizzato a introdurre nella Società un processo strutturato e continuo di individuazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali, basato sulla metodologia del CRSA (Control and risk self assessment), che si caratterizza per l'autovalutazione dei rischi e dei controlli da parte dei titolari e addetti ai processi in base al proprio patrimonio di competenze, conoscenze e sensibilità.

Nel 2007, con la metodologia del CRSA, sono stati definiti i Modelli Processi/Rischi/Controlli e sono stati effettuati "assessment pilota" tramite l'applicativo ERA (Enterprise Risk Assessor) da parte di alcune strutture organizzative. In tale ambito è stato definito il processo di risk management con l'indicazione delle attività e dei ruoli di riferimento ed è stata descritta la metodologia da applicare con le istruzioni di dettaglio per l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei controlli e le metriche di valutazione.

2.6 Modello Organizzativo ex D. Lgs. n. 231/2001 e Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili

RFI ha da tempo dato attuazione alle disposizioni del Decreto legislativo n. 231 del 2001 ed adegua con regolarità il proprio modello organizzativo e di gestione, adottato con delibera del Consiglio di Amministrazione di RFI S.p.A. del 27 settembre 2004, recependo le modifiche proposte dall'Organismo di Vigilanza in conseguenza dell'evoluzione della normativa e del contesto organizzativo e procedurale societario.

Il Modello è articolato in una Parte Generale ed in una Parte Speciale.

Nella Parte Generale è descritta l'attività compiuta per la definizione del Modello di RFI S.p.A. e ne sono illustrati gli elementi costitutivi:

- ☐ sistema organizzativo;
- ☐ procedure operative e sistemi informativi;
- ☐ sistema autorizzativo;
- ☐ controllo di gestione (sistema amministrativo, contabile, finanziario, di reporting);
- ☐ codice etico;
- ☐ sistema disciplinare;
- ☐ comunicazione e formazione del personale.

La Parte Speciale contiene la rassegna delle fattispecie di reato previste dal decreto che possono insidiare le aree/processi della Società. Nel corpo della trattazione sono esaminati e mappati tutti i processi a rischio di reato in RFI: ad ogni processo sono associati i reati che lo minacciano e ne sono rappresentate le modalità di commissione maggiormente verosimili.

Per ciascuna area di rischio individuata sono illustrate le misure organizzativo/procedurali della Società, adottate o da adottare allo scopo di prevenire l'attuazione delle condotte illecite.

L'Organismo di Vigilanza di RFI è stato individuato dal Consiglio di amministrazione, sulla base della Comunicazione Organizzativa n. 10/AD del 12.11.2002, nell'ambito della Direzione Audit, conformemente alle indicazioni della Disposizione di Gruppo n. 6/AD dell'1.10.2002, recante "Criteri generali per la nomina presso le Ferrovie dello Stato S.p.A. e le Società del Gruppo dell'Organismo di Vigilanza".

L'Organismo di Vigilanza, anche nel corso del 2007, ha eseguito attività di verifica sui processi societari a rischio di commissione dei reati di cui al D. Lgs. n. 231/2001 al fine di vagliare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello Organizzativo di Gestione.

L'azione operativa di verifica del 2007 è costituita da n. 13 attività di audit. Le risultanze delle attività, comunicate in via continuativa all'Amministratore Delegato di RFI e con reportistica semestrale al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale della Società, hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione dei reati esaminato.

Con delibera del 12 ottobre 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche dello Statuto dell'Organismo, proposte all'unanimità dall'Organismo stesso.

Per quanto riguarda la figura del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari (DP), si ricorda che l'introduzione della stessa nelle società quotate è prevista dalla legge n. 262 del 28 dicembre 2005, recante "Disposizioni per la tutela del risparmio e la disciplina dei mercati finanziari" (c.d. "legge per la tutela del risparmio").

Il MEF, in data 22 novembre 2006, ha previsto che anche le trenta società pubbliche non quotate che controlla (tra cui Ferrovie, CDDPP, Anas, Rai, Poste italiane, ecc.) adempiano alle disposizioni di cui alla Legge sul risparmio per la parte relativa all'introduzione del DP ed apportino le relative modifiche statutarie, al fine di implementare nelle stesse modelli di *governance* più vicini a quelli delle società quotate.

Per RFI la figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari è stata istituita a partire dall'esercizio 2008.

La relativa delibera è stata assunta dal Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA in data 27 febbraio 2008. Il Consiglio di amministrazione della Capogruppo ha deliberato di procedere per RFI SpA alla istituzione, a far tempo dall'esercizio 2008, previa:

- ☐ apposita modifica del rispettivo Statuto da parte di RFI;
- ☐ successiva nomina del DP da parte del Consiglio di Amministrazione di RFI secondo il testo della disposizione inserita nello Statuto di Ferrovie dello Stato.

La modifica statutaria per l'introduzione della clausola istitutiva del DP è stata effettuata con delibera dell'Assemblea dell'8 aprile 2008.

La nomina è stata deliberata, previo parere obbligatorio del Collegio Sindacale, in data 26 maggio 2008.

2.7 Il controllo di gestione

Le linee guida (modalità, tempi, contenuti) del "controllo di gestione" sono definite annualmente dal Manuale di Budget e Controllo emanato dalla Holding, al quale devono conformarsi tutte le strutture organizzative, cui il Manuale è rivolto, per il corretto svolgimento delle operazioni di budgeting e controllo di gestione.

I livelli di controllo sono:

- a) Centri di costo che aggregano i dati amministrativo/contabili/gestionali relativi alle Direzioni centrali e territoriali;
Essi hanno: la responsabilità della veridicità, congruità e correttezza dei dati elaborati; compiti di elaborazione dei dati elementari nel rispetto dei tempi e delle previste procedure; compiti di formare il budget/riprevisione di competenza.
- b) Direzione Amministrazione Finanza Controllo e Patrimonio (DAFCP), che ha: la responsabilità di verificare la coerenza dei dati con gli obiettivi della Società e con le linee guida del processo di budget; compiti di consolidare i dati dei singoli Centri di Costo; compiti di produrre il report di budget/riprevisione da presentare al Vertice della Società.

Il "Processo di Budget" è costituito dalle "fasi" di seguito riportate:

- "Fase di Budget", che si articola nelle seguenti sottofasi:
 - ☐ Avvio: il processo viene avviato su input dell'Amministratore Delegato della Società, che tiene conto del Contratto di Programma (tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e RF1) e delle linee guida della Holding per la redazione del budget;
 - ☐ Predisposizione: le competenti Direzioni centrali consolidano le proposte di budget formulate dalle Direzioni Compartimentali Infrastruttura e Movimento. Quindi, negoziano il consolidato con il Vertice della Società. In questo segmento del processo il Vertice della Società valuta la coerenza delle singole proposte di budget con le politiche e gli obiettivi strategici, nonché la congruenza economica delle stesse proposte con le esigenze della Società.
 - ☐ Approvazione: il processo si esaurisce con l'elaborazione, da

parte della DAFCP, del report di budget della Società e la relativa presentazione per l'approvazione dell'A.D. e la successiva presentazione al C.d.A. Il documento così definito viene trasmesso alla Holding per l'approvazione finale ed il consolidamento. Tutta la fase di budget è gestita all'interno di un sistema informatico integrato, collegato al più ampio sistema amministrativo contabile.

- "Fase di Controllo".

L'attività di controllo avviene con cadenze mensili, trimestrali ed annuali. Il controllo mensile prende in esame gli scostamenti messi in evidenza dai consuntivi rispetto al budget di periodo; attraverso il controllo trimestrale avviene l'esame degli scostamenti nonché l'elaborazione della riprevidenza a finire rispetto al budget annuale.

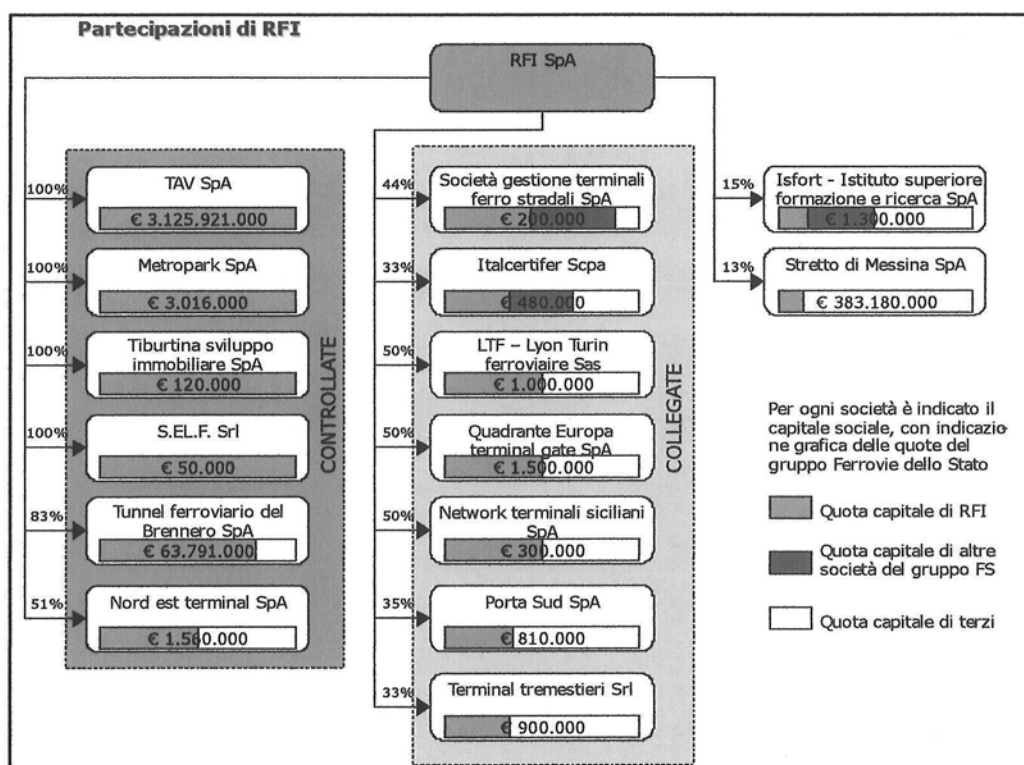
La Direzione AFCP, cui è demandato il compito di verificare e validare i dati dei controlli periodici, redige i documenti di sintesi da sottoporre in visione al Vertice aziendale per le valutazioni dell'andamento dei fatti gestionali più significativi. Tali documenti costituiscono la base sulla quale sviluppare eventuali azioni correttive.

Il sistema informatico che gestisce i dati relativi al processo di budget, agli effetti dei controlli infrannuali, consente di disporre di dati certificati e bloccati al momento della definizione del data entry nel sistema contabile.

2.8 Le società partecipate

Si riportano essenziali elementi conoscitivi, relativi alle principali Società partecipate di RFI SpA, per il 2007.

Metropark è la società di RFI, a cui è affidata la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi, su aree di proprietà delle Ferrovie dello Stato, in virtù di un progetto di interesse generale per il Gruppo (il "Progetto Parcheggi"), che persegue l'obiettivo di dotare le stazioni italiane, nonché le aree metropolitane, di parcheggi di interscambio per migliorare la qualità ed il valore dei servizi delle aree ferroviarie. Ad oggi Metropark gestisce 96 parcheggi.



Nello svolgimento delle proprie attività, Metropark collabora con le Pubbliche Amministrazioni, per lo studio e la gestione anche della sosta cittadina, offrendo ai propri clienti sicurezza e qualità di servizio con il supporto di impianti e tecnologie all'avanguardia, quale ad esempio il "Network Operating Center", centrale operativa per la gestione a distanza di tutte le attività tecnico funzionali delle aree di sosta.

La Società Elettrica Ferroviaria, S.E.L.F., costituita il 7 aprile 2000, ha come oggetto sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica oltre alla gestione della rete elettrica che RFI ha affidata alla Società.

A partire dal 16 aprile 2007 RFI, infatti, ha ceduto a SELF S.r.l. la piena disponibilità della porzione di rete elettrica di proprietà, compresa nel perimetro della RTN (863,718 Km), al fine di consentire alla stessa di espletare in tale ambito le attività relative alla trasmissione dell'energia elettrica.

Treno Alta Velocità (TAV) SpA, è, come già detto, la società controllata da RFI per la progettazione e la costruzione delle linee ferroviarie veloci, da costruire lungo le direttrici di trasporto più importanti e sature del

Paese: la dorsale Milano-Napoli, la trasversale Torino-Milano-Verona, il collegamento Milano-Genova.

Per realizzare le opere TAV fa ricorso sia a risorse pubbliche che al mercato finanziario, ricercando insieme a FS/RFI avanzate soluzioni per il finanziamento e per la remunerazione del debito.

TAV è responsabile di tutte le attività di coordinamento e concertazione con gli enti locali e le istituzioni, nel corso di tutte le fasi progettuali ed esecutive, inoltre cura le politiche ambientali e promuove la salute e la sicurezza del personale coinvolto nei lavori.

Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) - Finanziaria di Partecipazioni SpA è la società italiana, composta da RFI (con circa l'83% delle azioni), dalle Province Autonome di Bolzano e Trento (con circa il 6% ciascuna) e dalla Provincia di Verona (con circa il 5%), che detiene il 50% del capitale di Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE.

BBT SE, il cui restante 50% delle azioni è di proprietà austriaca (25% Land Tirolo – 12,5% Republik Österreich – 12,5% ÖBB), è la società costituita nel dicembre 2004 quale successore giuridico del GEIE BBT fondato nel 1999 per eseguire la progettazione definitiva ed eventualmente la realizzazione della galleria di base del Brennero, parte centrale dell'asse ferroviario transeuropeo Berlino-Palermo.

La nuova linea ferroviaria del Brennero è un'opera cofinanziata dall'Unione Europea tramite il bilancio delle reti di trasporto transeuropeo (Reti TEN).

Secondo il progetto la galleria di base del Brennero sarà composta da due "canne" a semplice binario collegate tra loro ogni 333 m tramite cunicoli trasversali e si svilupperà per circa 55 km, di cui 32 su territorio austriaco e 24 su quello italiano. L'imbocco nord della galleria di base sarà ubicato poco prima dell'ingresso nella stazione di Innsbruck, mentre l'imbocco sud sarà situato presso la stazione di Fortezza. La velocità di progetto, coerentemente agli standard europei, è di 250 km/h.

Nord Est Terminal S.p.A. (NET) è stata costituita il 31 luglio 1998, prima società in Italia fra il gruppo Ferrovie dello Stato e gli Interporti, per la gestione di terminal intermodali nel Nord Est.

La Società ha per oggetto:

- ☐ la realizzazione, la gestione e l'esercizio di terminali e di centri attrezzati per i trasporti intermodali terrestri, fluviali, marittimi e aerei.
- ☐ la promozione, l'organizzazione e la vendita di trasporti intermodali con mezzi propri e/o di terzi e/o comunque in disponibilità, anche mediante l'esercizio diretto d'impresa di trasporto ferroviario o stradale.
- ☐ l'acquisto, la vendita, il noleggio, il deposito, la costruzione, la riparazione e la manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di qualunque natura per i trasporti intermodali.
- ☐ lo svolgimento di tutte le attività affini direttamente o indirettamente connesse con lo scopo sociale.

La Società gestisce i terminal degli Interporti di Bologna e Padova, oltre ai terminal di Brescia Scalo, Verona Porta Nuova, Livorno Guasticce e Parma.

Con il processo di riconfigurazione del modello organizzativo di gestione dei servizi all'interno degli impianti merci, in ottemperanza all'attuale normativa, RFI, in data 18.11.2005, ha acquistato da FS Cargo S.p.A. il pacchetto azionario di NET S.p.A. e ne detiene attualmente il controllo (51%).

Quadrante Europa Terminal Gate ha il compito, nell'ambito del Sistema dell'Interporto di Verona, di svolgere ed integrare i servizi di terminalizzazione e di supporto all'attività logistica e di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti intermodali.

La Società, costituita il 28.7.2005 con partecipazione paritaria del 50% dei due soci RFI e Consorzio ZAI (costituito da Provincia, Comune e Camera di Commercio di Verona), ha fra i suoi principali compiti statutarî:

- ☐ l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione, allo sviluppo ed al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria destinata all'interscambio ferro – gomma e delle ulteriori infrastrutture al servizio della logistica nell'ambito del sistema dell'Interporto Quadrante Europa;
- ☐ la gestione e lo sviluppo dei servizi terminalistici, anche a sensi della normativa presente e futura in materia (cfr. Dec. Lgs n. 188/2003), presenti, ovvero da sviluppare, nell'ambito del sistema dell'Interporto Quadrante Europa, anche tramite società controllate o partecipate;

- ☐ la promozione dello sviluppo dei trasporti intermodali.

Lyon Turin Ferroviaire, società di diritto francese, è stata costituita allo scopo di promuovere la progettazione, gli studi, le ricognizioni ed i lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria Alta Velocità tra Lione e Torino. Situata al centro degli assi di collegamento tra il nord e il sud e tra l'est e l'ovest dell'Europa, la linea costituisce un anello chiave nel quadro degli sviluppi della rete ferroviaria transeuropea.

A livello regionale la nuova linea migliorerà le relazioni e gli scambi tra i due grandi bacini economici coinvolti dal suo attraversamento: l'Italia del Nord - pianura del Po e Alpi del Nord - e la Valle del Rodano in Francia.

Network Terminali Siciliani (NTS) ha come oggetto sociale la realizzazione e la gestione del "Centro Intermodale di Catania Bicocca". L'obiettivo dei soci fondatori (RFI e Società degli Interporti Siciliani) è quello di portare a sintesi, attraverso tale veicolo societario, in un'unica infrastruttura integrata, asset, progetti di sviluppo e servizi che attualmente interessano e/o sono previsti nell'area interportuale di Catania Bicocca.

La Società, costituita il 23.2.2007 ha fra i suoi principali compiti statutari:

- ☐ l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione del "Centro Intermodale Catania Bicocca" e delle ulteriori infrastrutture al servizio dell'intermodalità in tale ambito;
- ☐ la gestione e lo sviluppo dei servizi terminalistici, anche a sensi della normativa vigente e futura in materia (cfr. Dec. Lgs n. 188/2003), già presenti, ovvero da sviluppare, nell'ambito del "Centro Intermodale Catania Bicocca";
- ☐ lo sviluppo delle opportunità offerte dal trasporto combinato e intermodale strada-rotaia e dal combinato marittimo.

La Società Gestione Terminali Ferro Stradali (SGT) S.p.A, costituita il 27 luglio 1984, gestisce il terminal RFI di Pomezia (Roma).

La Società ha per oggetto sociale:

- ☐ la gestione e l'esercizio dei centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari, nonché l'esecuzione di servizi terminali;
- ☐ l'esercizio e la gestione del trasporto merci e prodotti in genere, per

conto terzi, mediante tankcontainers, containers, cisterne e ferrocisterne e carri ferroviari;

- ☐ la manutenzione, il lavaggio ed il riscaldamento degli stessi, nonché ove necessario, la gestione e la conservazione dei prodotti.

In data 28.9.04 è stata deliberata la fusione della SGT S.p.A. e della L.A.M. – Lavaggi e Manutenzioni srl mediante incorporazione della seconda nella prima.

Con il processo di riconfigurazione del modello organizzativo di gestione dei servizi all'interno degli impianti merci, in ottemperanza all'attuale normativa, nel novembre 2005, RFI ha acquistato da FS Cargo S.p.A. il pacchetto azionario di SGT S.p.A. (43,75%).

Porta Sud S.p.A. è stata costituita il 17 giugno 2004 dal Comune di Bergamo, da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dalla Camera di Commercio di Bergamo, e rappresenta un nuovo modello di partecipazione fra pubblico e privato nel settore della pianificazione territoriale e della riqualificazione urbana.

L'assetto istituzionale è stato ulteriormente rafforzato, nel mese di dicembre 2006, dall'ingresso della Provincia di Bergamo nella compagine azionaria.

Nell'ambito dell'ampio progetto di riqualificazione del territorio comunale, la Società ha lo scopo di riqualificare l'attuale area dello Scalo Merci di Bergamo che verrà delocalizzato.

Porta Sud S.p.A. ha il compito delineare lo scenario degli interventi di trasformazione urbana mirati a migliorare la viabilità complessiva della città, sfruttando al meglio le nuove opportunità di trasporto soprattutto riconducibili agli investimenti ferroviari realizzati.

L'obiettivo finale è quello di realizzare a Bergamo una nuova centralità urbana, che si svilupperà intorno al realizzando polo di interscambio intermodale (ferro-gomma) urbano e interurbano ed al nuovo Polo Amministrativo.

La Società Consortile per Azioni Istituto Italiano di Ricerca e Certificazione Ferroviaria, Ital Certifer, è stata costituita l'11 aprile 2001 con la partecipazione al 33,33% di RFI. L'attività della società è rivolta alla ricerca ed allo sviluppo tecnologico del sistema ferroviario, alla realizzazione di prove e di

sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari nonché al coordinamento dei laboratori dei soci allo scopo di svilupparli e promuoverli come centri sperimentali.

Fra i progetti realizzati c'è uno studio per analizzare alcune configurazioni sull'attraversamento ferroviario del ponte sullo Stretto di Messina, al fine di confrontarne le caratteristiche prima della scelta progettuale definitiva.

Terminal Tremestieri S.r.l. è stata costituita per coordinare le attività di gestione dell'approdo per le navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina.

In particolare Terminal Tremestieri S.r.l. dovrà provvedere allo svolgimento e alla fornitura di tutte le operazioni e i servizi portuali alle navi che attraccano nell'approdo per l'attività di traghettamento.

La durata della società è fissata fino al 2050.

Isfort – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti SpA è la società che ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo.

Stretto di Messina SpA è la Concessionaria di Stato per la progettazione, realizzazione, finanziamento e gestione del Ponte sullo Stretto di Messina. Gli azionisti della Società Stretto di Messina sono Fintecna, Anas, Rfi, Regione Calabria, Regione Siciliana.

Il Progetto comprende 20,3 km di raccordi stradali e 19,8 km di raccordi ferroviari, con la sezione stradale del Ponte composta da tre corsie per ogni carreggiata, e la sezione ferroviaria composta da due binari.

Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A. è una NewCo, titolare di cui RFI conferirà un diritto di proprietà ovvero un diritto di superficie per un periodo minimo di 60 anni sulle aree conferite) per la realizzazione del progetto "Roma Tiburtina". Questo si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione della nuova Stazione di

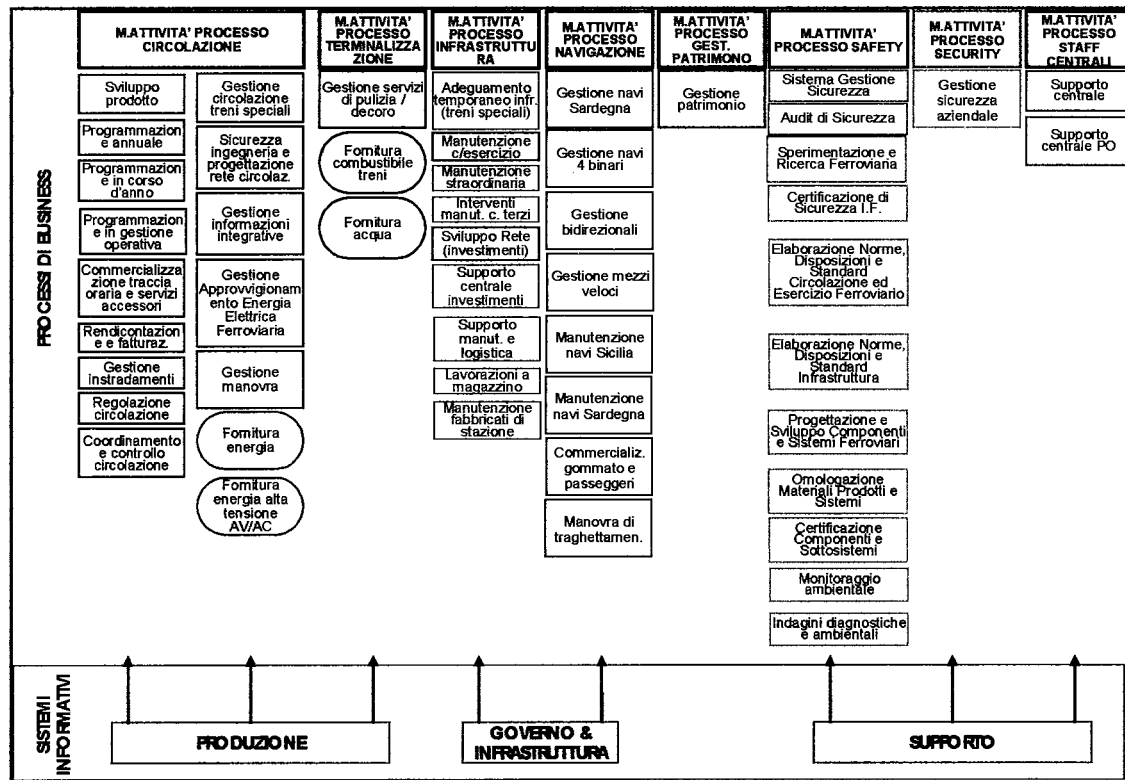
Roma Tiburtina, che verrà finanziata dai proventi dell'operazione per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata.

2.9 Processo di informatizzazione

Tra il 1999 ed il 2006 RFI ha profondamente ristrutturato il proprio ICT, con un'azione tesa ad allineare sempre di più le applicazioni informatiche alle esigenze del business.

Oggi, il parco dei sistemi applicativi assicura una buona copertura funzionale dei processi industriali e un altrettanto soddisfacente livello di maturità tecnologica (vedi schema seguente).

Il sistema per la Gestione del Patrimonio Immobiliare (evidenziato in rosso) è stato realizzato nel 2007 ed è in produzione a livello Gruppo FS da gennaio 2008.



RFI, inoltre, è stata una delle prime tra le grandi aziende italiane a ripensare l'architettura dei propri sistemi secondo la SOA (Service Oriented Architecture) ed a conseguire una certificazione ISO 27001 per un considerevole numero di sistemi informativi.

Nel luglio 2007, in particolare, è stata conseguita, prima azienda in Italia, la certificazione ISO/IEC 20000 per la qualità dell'erogazione di servizi di Information Technology, secondo la metodologia internazionale ITIL (Information Technology Infrastructure Library).

Per quanto riguarda le attività sui sistemi informatici il 2007 si è caratterizzato per un importante impegno di consolidamento funzionale e tecnico delle applicazioni sviluppate negli ultimi anni secondo le tre grandi aree macro-applicative che li connotano:

- ☐ l'area Produzione, che comprende sistemi per la Pianificazione e Programmazione della Circolazione dei treni e per la loro Gestione Operativa, per il Controllo della Produzione, per la Navigazione e la Rendicontazione. Il sistema PIC (Piattaforma Integrata di Circolazione), uno dei primi sistemi sviluppati in Italia secondo il paradigma della SOA, racchiude funzionalità utili ai processi di Gestione Operativa della circolazione, di Programmazione sull'utilizzo dell'infrastruttura e di Regolazione del Movimento, nonché per la Storizzazione e relative analisi dei dati di circolazione;
- ☐ l'area Governo & Infrastruttura, che comprende sistemi per la gestione della Manutenzione, degli Investimenti, degli Acquisti e della Logistica. Include applicazioni per il Controlling, per la gestione del Ciclo Passivo, per la gestione della Sicurezza e delle Pulizie delle aree aperte al pubblico di proprietà di RFI;
- ☐ l'area Supporto, che comprende sistemi per la Gestione delle risorse umane, per la Sicurezza, per il Controllo della Produzione, per la Gestione Documentale.

Di particolare rilevanza, nell'Area Produzione, è stato l'impegno dedicato alla diffusione sul territorio dei moderni Sistemi di Informazioni al Pubblico, che prevedono funzionalità standard e interazione automatica con i diversi sistemi di campo (CCL, SCC, CTC), fornitori delle informazioni sullo stato della circolazione, del monitoraggio in tempo reale delle informazioni diffuse, del controllo remoto dello stato degli apparati periferici e di gestione

delle informazioni con le Imprese Ferroviarie.

RFI ha inoltre continuato a partecipare attivamente a progetti europei in ambito UIC (Union Internationale des Chemins de fer) e RNE (RailNetEurope).

Nell'ambito dei sistemi dedicati al Governo ed all'Infrastruttura, e più precisamente di quelli dedicati ai processi amministrativo contabile e di governance aziendale sono state realizzate importanti evoluzioni funzionali e tecnologiche sulle applicazioni ERP (Enterprise Resource Planning) adottate per il supporto a tali processi, utilizzando anche tecnologie di Business Intelligence. Sono stati ad esempio arricchiti i cruscotti tecnici con gli indicatori a supporto della pianificazione delle attività di manutenzione della Infrastruttura e del successivo monitoraggio e verifica ed analisi dei risultati economici, per linea commerciale.

È stata inoltre realizzata una importante evoluzione (secondo i paradigmi della SOA) dei sistemi dedicati al supporto dei processi di Manutenzione della Infrastruttura Ferroviaria, con particolare riguardo alla gestione integrata della pianificazione, della programmazione e della esecuzione delle interruzioni e dei rallentamenti, strumentali alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della Rete.

Nell'anno è stato inoltre messo in esercizio un nuovo sistema di risk analysis a supporto delle attività di tutela e di salvaguardia degli asset aziendali e di gestione delle emergenze.

Nel corso del 2007 poi, su iniziativa della Capogruppo Ferrovie dello Stato, sono state inoltre definite le linee strategiche di riferimento per l'ICT aziendale, consolidate nel Piano dei Sistemi 2008-2011, che prevedono:

- ☐ recupero interno (insourcing) delle competenze di business e dei processi/attività ICT "core";
- ☐ esternalizzazione (outsourcing) delle attività ICT di minor rilevanza strategica;
- ☐ adozione di modelli gestionali industriali in linea con le best-practice internazionali ICT;
- ☐ adozione di principi di sourcing selettivo per i servizi di sviluppo delle soluzioni ICT;
- ☐ sfruttamento delle sinergie e delle economie di scala derivanti dalla adozione di tecnologie e servizi Cross-Business Unit e societari e dalla cooperazione tra i processi/sistemi di supporto;

- ☐ presidio e valorizzazione di centri di competenza al servizio delle attività ICT del Gruppo;
- ☐ adozione di sistemi basati su piattaforme standard (es. SAP) e su architetture aperte.

Per quanto riguarda l'esercizio nel 2007 RFI ha continuato ad operare in outsourcing presso TSF, acquisendo i vari servizi in linea con le previsioni contrattuali, in attesa dell'esito della gara per l'outsourcing dei sistemi informatici, condotta dalla Capogruppo ed alla quale RFI ha fornito il proprio contributo per la definizione del capitolato.

3. RISORSE UMANE

3.1 Consistenza del personale

Al personale dipendente di RFI si applica il CCNL di Settore delle Attività Ferroviarie⁴⁴.

Nel corso dell'anno 2007 è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività.

È proseguita l'acquisizione dal mercato di professionalità specializzate nei profili di Capo Tecnico (72 unità) e di Operatore della manutenzione (260 unità) per le esigenze di manutenzione delle nuove tecnologie e per le nuove linee AV/AC.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2007:

ORGANICO		
	Livelli	Consistenze a ruolo 31.12.2007
Quadri	A	1.832
	B	5.545
Direttivi	C	292
Tecnici	D	8.278
	E	5.975
Operatori	F	9.391
	G	1.133
	H	183
Totale		32.629
Dirigenti		351
TOTALE COMPLESSIVO		32.980

La consistenza del personale è pari al 1° gennaio 2007 a 34.554 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.197 tra Addetti e Quadri); al 31 dicembre 2007 a 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri).

⁴⁴ Si è già riferito nelle precedenti relazioni sul nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di settore delle attività ferroviarie sottoscritto tra le parti (Agens, Confindustria ed organizzazioni sindacali) in data 16 aprile 2003, che riveste particolare importanza, in quanto determina il passaggio da una disciplina di derivazione pubblicistica ad una disciplina, secondo l'Azienda, più funzionale alle dinamiche concorrenziali del mercato.

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.009 unità ed uscite per 2.583 unità.

Il numero medio dei dipendenti risulta pari, nel 2007, a 33.654 unità, di cui 356 dirigenti, 7.470 quadri e 25.828 altro personale.

3.2 Il costo del lavoro

Il trascinarsi per il rinnovo del CCNL biennio 2005-2006 ha comportato l'adeguamento dei minimi salariali in 2 fasi, una dal 1° gennaio 2006 e la seconda dal 1° settembre 2006: questa seconda tranche ha riguardato un incremento di 30 euro medi più oneri sociali e pertanto ha determinato impatti di crescita del costo unitario del lavoro nel bilancio 2007.

In data 24 gennaio 2008 è stato firmato l'accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo contrattuale, che ha comportato un aumento del costo del lavoro per l'accertamento dell'una tantum a copertura del periodo gennaio – dicembre 2007, da erogare a febbraio 2008.

Valori in migliaia di euro

COSTO DEL LAVORO			
	2007		
ELEMENTI DI COSTO	DIRIGENTI	ALTRO PERSONALE	TOTALE
RETRIBUZIONI			
Competenze fisse	31.850	907.020	938.871
Straordinario		50.900	50.900
Trasferte	964	19.092	20.055
Competenze accessorie	3.390	162.721	166.111
Indennità di mancato preavviso	124	655	778
TOTALE RETRIBUZIONI	36.328	1.140.387	1.176.715
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI			
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	3.672	56.730	60.403
Contributi all'INPS Fondo Speciale	5.888	212.094	217.982
Accantonamento e riv.ne fondo TFR	2.992	96.072	99.064
Rivalutazione indennità di buonuscita	567	16.576	17.144
Altri costi	1.365	17.382	18.747
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	14.485	398.854	413.339
COSTO TOTALE	50.813	1.539.242	1.590.055

RETRIBUZIONE MEDIA

Retribuzioni	36.328	1.140.387	1.176.715
Consistenza media	356	33.298	33.654
Retribuzione media	102,1	34,2	35,0
% su anno precedente	8,1%	3,0%	3,2%

Il costo del personale registra complessivamente, rispetto al 2006, un decremento, pari a € 5.790 mila, determinato dall'effetto combinato – favorevole e sfavorevole – dei seguenti fattori:

- ☐ riduzione della consistenza media dell'organico, conseguente sia alla scissione a Ferservizi del ramo d'azienda facilities e asilo nido sia al piano di esodi incentivati;
- ☐ aumento complessivo di € 29.500 mila delle voci "Salari e stipendi" e "Oneri sociali" per una tantum a copertura del periodo gennaio-dicembre 2007 (€ 23.400 mila) in forza dell'Accordo con le OO.SS. del 24 gennaio 2008;
- ☐ aumento del costo medio unitario di € 30 più oneri sociali per effetto della predetta seconda tranche del rinnovo del CCNL per il biennio 2005-2006.

3.3 La formazione

Il piano formativo 2007 ha interessato i macro obiettivi stabiliti dal Gestore dell'Infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Particolare rilievo ha assunto la formazione che RFI ha erogato al personale delle imprese ferroviarie certificate: gli interventi hanno riguardato sia la formazione propedeutica all'accreditamento degli Istruttori delle imprese ferroviarie presso RFI, sia le attività di aggiornamento normativo e regolamentare per il mantenimento delle competenze professionali.

3.4 La sicurezza sul lavoro

Nel corso del 2007 RFI, in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel corso del 2006, compreso, sul versante istituzionale, la partecipazione, unitamente alla Capogruppo, al gruppo di lavoro istituito presso

Confindustria, contribuendo all'elaborazione delle proposte datoriali per l'elaborazione del decreto di modifica del D. Lgs. 152/06, c.d. "Testo Unico Ambientale". Molte delle suddette proposte sono state recepite nel testo del D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152" pubblicato sul Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale, n. 24 del 29 gennaio 2008. A seguito dei risultati ottenuti nell'ambito della consolidata collaborazione con il CNR, sono stati depositati a nome di RFI, presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi, due brevetti per invenzione industriale, di cui uno relativo ad un processo per la detossificazione delle traverse in legno impregnate tolte d'opera ed un altro riguardante un processo per la bonifica del pietrisco tolto d'opera contaminato da sostanze pericolose.

Sono infine stati stipulati accordi con l'ISPESL (Istituto superiore prevenzione e sicurezza sul lavoro) per attività di monitoraggio, studio e formazione e l'Università di Roma "La Sapienza" per attività formativa.

3.5 Consulenze

La Disposizione di Gruppo n. 8/AD, del 24 febbraio 2003 ha fissato gli indirizzi e le politiche di Gruppo in materia di ricorso ad apporti consulenziali esterni.

Nella Disposizione si ribadisce che il ricorso a consulenze deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali e attraverso una delle seguenti forme di contrattazione: gara a procedura ristretta (per importi di soglia comunitaria e comunque per importi pari o superiori ad € 400.000); trattativa privata plurima (da adottarsi con valutazione di almeno tre offerte valide per importi inferiori alla soglia di € 400.000); trattativa privata singola (cui si ricorre per importi non superiori a € 400.000 nel caso di approvazione scritta dell'Amministratore Delegato e per prestazioni svolte da singoli prestatori di servizi).

Il processo autorizzativo prevede una verifica di merito da parte di una struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo, competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale (dalla quale può derivare un nulla osta a procedere o un percorso alternativo qualora l'esito sia negativo) ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Generale di Gruppo, Finanza Controllo e Partecipazioni; l'utente della

prestazione deve, invece, monitorare la prestazione e dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

Merita segnalazione la circostanza che nel 2007 si riscontra una riduzione dei costi per consulenze, rispetto al 2006, pari ad € 2.863 mila, per effetto dell'applicazione della nota dell'Amministratore delegato della Capogruppo del 22.01.07 in cui "si richiede di non sottoscrivere nuovi contratti consulenziali o di rinnovare precedenti già in essere indipendentemente dall'importo e dalla tipologia della consulenza".

Inoltre, nel luglio del 2007, con altra nota dell'Amministratore Delegato della Capogruppo, è stata recepita la Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 16.03.07 concernente l'applicazione dell'art. 1, comma 593, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007). In particolare si è disposto che tutti gli incarichi siano assoggettati alla regola di pubblicità sul sito della Società (indicazione del nominativo del destinatario e ammontare del compenso) e che la struttura legale della Società proceda ad una verifica formale sia della documentazione fornita dal procuratore abilitato alla sottoscrizione del contratto sia delle comunicazioni che devono essere fatte al Governo e al Parlamento.

La pubblicazione sul sito di RFI ha riguardato, in conformità a quanto precisato dalla Direttiva, le consulenze caratterizzate da durata o continuità, a supporto dell'attività corrente dell'amministrazione e per il cui esercizio non si disponesse delle necessarie risorse interne. L'importo non poteva superare quello del primo presidente della Corte di Cassazione: limite euro 273.471,61 annui lordi complessivo anche in presenza di plurimi incarichi pari a 22.789,29 lordi per ciascun mese di durata dell'incarico. Non sono state ricomprese le rappresentanze in giudizio ed il patrocinio legale, incarichi di progettazione dei lavori pubblici, prestazioni di carattere professionale con contenuto ben specificato e disciplinate dai contenuti d'opera e d'opera professionale, contratti di servizio a società come gli incarichi di revisione, incarichi di consulenza conferiti per lo svolgimento di attività propedeutiche ai processi di dismissioni di società partecipate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Giova aggiungere che la Circolare n° 1 della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 24.01.08 ha stabilito che la precedente Direttiva non riguarda i corrispettivi per incarichi conferiti a soggetti diversi dalle persone fisiche e si

riferisce soltanto agli atti comportanti spesa relativa agli emolumenti, rapporti e destinatari percettori per le situazioni che comportano il superamento dei tetti fissati legislativamente. In ogni caso, il predetto art.1, comma 593, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007), è stato abrogato dall'art. 3, comma 43, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (finanziaria 2008) e, come già evidenziato in precedenza, l'efficacia delle nuove disposizioni in materia di cui all'art. 3, comma 44, della medesima legge, n. 244/2007, è stata differita, per effetto dell'art. 4-quater D.L. 3 giugno 2008, n. 97, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione 2 agosto 2008 n. 129, fino alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica da emanare entro il 31 ottobre 2008⁴⁵, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Si riportano qui di seguito gli elementi relativi alle consulenze affidate nel 2007.

INCARICHI DI CONSULENZA CONSUNTIVATI PER IL 2007		
Oggetto consulenza	Anno conferimento incarico	Consuntivato anno 2007 (In migliaia di euro)
Cons. prof. in materia sanitaria	2006	19.367,13
Cons. prof. in materia sanitaria	2006	19.367,13
Avanz. rev. modello gestione cespiti	2007	70.000,00
Avanz. problematiche specifiche contabilizzazioni cespiti	2007	30.000,00
Cons. viadotto panoramico	2004	6.758,77
Rimborsi spese a consulenti		138.893,34
Parere riserve ATI	2004	230.482,49
Fuori ambito causa RFI/Buzzi (no consulenza)		680,34
Totale		515.549,20

3.6 Contenzioso

Nel bilancio 2007 di RFI SpA il costo dei ricorsi pendenti raggiunge un totale complessivo di € 112 milioni 913 mila.

Tale onere - secondo quanto riferito dalla Società - deriva in gran parte dal fatto che RFI ha ereditato tutto il contenzioso pendente di Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per Azioni (originaria Capogruppo) a seguito della Societarizzazione avvenuta in data 1 giugno 2000, con la costituzione di Trenitalia SpA per cessione di ramo di Azienda, e successivamente, in data 1 luglio 2001, con la costituzione della stessa RFI Spa.

⁴⁵ A tutt'oggi non adottato.

Le voci che hanno maggiormente inciso sul bilancio 2007 sono state quelle relative ai costi sostenuti per i ricorsi in materia di:

- Licenziamenti ex Accordo 1998 ed Esercizio di Opzione;
- Amianto;
- Intermediazione di manodopera;
- Funzioni Superiori.

In particolare i ricorsi in tema di Licenziamento ex Accordo '98 ed Esercizio del diritto di Opzione vertono sul mancato rispetto dell'Accordo tra FS SpA e le Organizzazioni Sindacali, siglato nel 1998 per regolamentare il licenziamento dei cosiddetti "ultratrentasettenni" cioè di quei dipendenti che avevano già maturato più di 37 anni di contributi, nell'ambito di una riorganizzazione aziendale.

Il costo di tali ricorsi, nel bilancio del 2007 è stato di € 23 milioni 36 mila.

Un'altra voce significativa è quella dei costi per i ricorsi in materia di amianto⁴⁶.

Il costo relativo al contenzioso in tale materia nel bilancio del 2007, è stato di € 63 milioni.

I ricorsi in tema di Intermediazione di manodopera ex L. 1369/60, vengono proposti invece da dipendenti di Ditte cui la Società affida appalti di Pulizie o Servizi, al fine di essere assunti direttamente da RFI, invocando la realizzazione da parte della Società della Interposizione di manodopera, vietata dalla Legge 1369/60.

Il relativo costo nel bilancio del 2007, è stato di € 2 milioni 420 mila.

Il costo dei ricorsi in materia di Funzioni Superiori nel 2007 è stato pari a 2 milioni 418 mila.

Il restante onere è suddiviso in molteplici tipologie di contenzioso (tra i quali si evidenziano quelli in materia di Anzianità pregressa, EDR, Integrativo bis, Infortunio, Assunzioni e Assegno alimentare) attivato sia dal personale in servizio che da ex dipendenti, che, considerato nelle singole controversie, è di limitato rilievo.

In relazione alle indagini ed ai procedimenti penali di maggior rilevanza in corso, RFI conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi

⁴⁶ Tra gli anni '60 e '80 l'esposizione all'amianto di alcuni dipendenti, impiegati soprattutto nelle Officine Grandi Riparazioni e Sottostazioni Elettriche, ha comportato l'insorgenza di patologie per le quali gli stessi, o gli eredi richiedono il risarcimento dei danni.

che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti nel Bilancio 2007.

Merita infine menzione il procedimento penale dinanzi al Tribunale di Firenze concernente idrogeologia e terre di scavo della tratta Alta velocità/Alta capacità Bologna–Firenze a carico di esponenti del Consorzio e delle Ditte esecutrici dell’opera, procedimento che non coinvolge esponenti di RFI SpA.

In data 3 marzo 2009 è stata emessa dal Tribunale di Firenze la sentenza di I grado che dispone condanna in relazione ai reati concernenti l’illecito smaltimento di rifiuti, nonché provvisoriamente per risarcimento danni per circa 150 milioni di euro ed assoluzioni per i reati di danneggiamento colposo di corsi d’acqua e pozzi privati. Per il furto di acque pubbliche – che costituiva altra imputazione – il giudice ha sollevato questione di costituzionalità ed ha disposto la sospensione del procedimento giudiziario.

4. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA

4.1 Il bilancio in generale

Il bilancio di esercizio di RFI, chiuso al 31 dicembre 2007, è costituito dallo Stato patrimoniale, dal Conto economico e dalla Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

RFI non ha proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, 3° comma, del D. Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio è redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A.

Il Collegio sindacale ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio con relazione in data 18 marzo 2008.

In tale sede ha dato atto:

- di aver svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, sulla base anche dei principi di comportamento raccomandati dai Consigli nazionali dei dottori commercialisti e dei ragionieri, acquisendo informazioni dai responsabili di varie funzioni senza rilevare discrasie degne di essere segnalate;
- di aver anche formulato, nelle adunanze dell'Assemblea dei soci e nelle sedute del Consiglio di amministrazione, le proprie considerazioni con riferimento ai principi di corretta amministrazione ed economicità della gestione;
- di aver acquisito, altresì, notizie dall'Organismo di vigilanza istituito ai sensi dell'art. 6 del D. Lgs. n. 231 del 2001, circa le risultanze dell'attività da esso svolta nel 2007, dalla quale è emerso un quadro di complessiva adeguatezza ed osservanza del "modello organizzativo e di gestione" della società;
- di aver verificato la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione e di aver riscontrato la rispondenza dello stesso ai fatti di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti;
- di aver altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza delle informazioni in essa contenute.

Il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile è stato esercitato dalla Società di revisione, che ha riferito, ai sensi dell'art. 2409-ter cc, con relazione in data 14 marzo 2008, esprimendo il giudizio previsto in ordine alla conformità dello bilancio alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; ha anche dato atto della circostanza che il bilancio medesimo è redatto con chiarezza e che rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

I criteri di redazione ed i criteri di valutazione risultano in modo completo ed analitico nella Sezione 2 della Nota integrativa.

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

Tra i criteri meritano menzione quelli relativi alle immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31 dicembre 2007 che sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e sono esposte in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2007 calcolato fino al 31 dicembre 2005 sulla base di ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene ed a partire dal 31 dicembre 2006 sulla base di un ammortamento a quote variabili in base ai volumi di produzione sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Il criterio di ammortamento a quote variabili ha titolo nel disposto dell'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria per il 2006) che ha stabilito che:

- 1) l'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal punto di vista civilistico e fiscale, è effettuato con un criterio a quote variabili in base ai volumi di produzione;
- 2) gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della Concessione sono una componente del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile.

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. Non si tratta, pertanto, di un ammortamento "economico-tecnico" da calcolarsi in funzione del deperimento dei singoli cespiti, ma, piuttosto, di un ammortamento dell'investimento complessivo.

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

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

Può ancora segnalarsi, con riguardo alla minuta analisi della nota integrativa, che il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria della rete convenzionale oggetto di ammortamento è composto:

1. dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, costituenti l'Infrastruttura ferroviaria risultanti dal Bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2005, al netto:
 - I) dei contributi in conto impianti ottenuti alla stessa data;
 - II) del relativo fondo di ammortamento alla stessa data;escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
2. dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno 2006, e nell'anno 2007 al netto dei contributi in conto impianti e delle dismissioni effettuate nel periodo;
3. dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente, effettuate negli esercizi 2006 e 2007, non ancora entrate in esercizio e pertanto non ricomprese nel precedente punto 2, 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 totali stimati lungo la vita della Concessione; la stima delle spese incrementative e dei rinnovi previste da effettuare lungo la durata della Concessione è stata posta pari a quelle medie effettivamente sostenute e contabilizzate negli ultimi 5 anni, compreso l'esercizio 2007, dalla Società per tali attività;

4. dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, sostenuti negli esercizi 2006 e 2007 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.

Nelle immobilizzazioni finanziarie le Partecipazioni sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri. Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario. Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

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.

In tale ambito è opportuno soffermarsi sul Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo sul quale la Corte ha diffusamente riferito nelle precedenti relazioni sulla Capogruppo. Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete Convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio

economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato dall'esercizio 2002 al 2007 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.

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

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

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

Altro fondo di rilievo è il Fondo oneri per manutenzione ordinaria, costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali. In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, era destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

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

A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una

consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del TFR, che prevede che il TFR maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari. Pertanto in bilancio il TFR viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1 gennaio 1996, a tutto il personale FS (legge n. 297/1982), la voce include anche il fondo per Indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, e che riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta 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 dell'art. 2120, commi 4 e 5, Codice Civile.

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

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

4.2 Notazioni di sintesi sulla gestione

I principali elementi della gestione risultanti dal bilancio di esercizio 2007, posti in raffronto con i due esercizi precedenti, sono i seguenti:

DATI DI SINTESI			
Valori in euro			
RFI	2005	2006	2007
Valore della produzione	4.114.837.255	3.628.741.124	3.838.147.583
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	2.966.721.427	3.168.791.672	3.142.151.035
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	1.148.115.828	459.949.452	695.996.548
Amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	1.164.034.375	621.387.288	871.213.809
Margine del valore della produzione	(15.918.547)	(161.437.836)	(175.217.261)
Proventi ed oneri finanziari	16.767.694	21.660.335	(8.199.072)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	(150.904)
Proventi ed oneri straordinari	25.810.009	(31.188.371)	232.414.619
Risultato prima delle imposte	26.659.156	(170.965.872)	48.847.382
Imposte sul reddito d'esercizio	26.500.000	26.000.000	31.964.124
Utile (Perdita) di esercizio	159.156	(196.965.872)	16.883.258
Immobilizzazioni	60.663.833.183	62.019.649.634	64.590.417.082
Attivo circolante	5.209.018.413	5.484.360.415	7.034.945.293
Capitale sociale	29.932.999.385	32.603.697.107	32.853.697.107
Totale patrimonio netto	33.468.990.207	33.298.030.449	33.564.878.708
Fondo per rischi ed oneri	27.903.994.645	27.516.148.135	27.078.272.221
T.F.R.	1.207.550.962	1.212.818.585	1.117.508.043
Debiti	3.148.433.244	5.233.397.125	9.732.382.713

Tanto il valore della produzione, quanto il margine del valore medesimo prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri, sono in ripresa dopo l'andamento negativo dell'esercizio 2006.

Anche l'andamento dei costi (esclusi gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti ed altri), migliora, rispetto al 2006, con un lieve contenimento.

Aumentano, invece, le voci ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, pur rimanendo a livelli più bassi rispetto a quelli del 2005.

A ciò consegue il risultato negativo (pari a - 175,2 milioni) del margine lordo del valore della produzione.

Negativa anche la gestione finanziaria per 8,2 milioni.

La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare un utile di 16,9 milioni di euro, contro un risultato di perdita di 197 milioni di euro del 2006.

A determinare l'utile concorre in misura notevole l'apporto della gestione straordinaria che si chiude con un risultato positivo di 232,4 milioni di euro.

Dal conto economico e dallo stato patrimoniale riclassificati ed analizzati da RFI e dalla Capogruppo sono tratti i seguenti, significativi indicatori:

PRINCIPALI INDICATORI		
Valori in milioni di euro		
	2006	2007
Ricavi operativi	2.302,4	2.548,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.413,1	2.426,6
Margine operativo lordo	(110,7)	122,2
Risultato netto di esercizio	(197,0)	16,9
Flusso di cassa da attività di esercizio	(184,8)	(51,7)
Investimenti tecnici	3.992,8	3.616,4
	31/12/2006	31/12/2007
Capitale investito netto	34.489,0	32.473,8
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	1.190,9	(1.091,1)
Consistenza di personale finale	34.554	32.980

L'esame dei dati riclassificati consente ulteriori, specifiche notazioni.

Può rilevarsi che il margine operativo lordo, positivo per 122,2 milioni di euro, presenta un miglioramento di 232,9 milioni di euro rispetto al 2006 in cui risultava negativo per 110,7 milioni di euro.

Su tale risultato hanno influito i maggiori ricavi per 246,4 milioni di euro (10,7%), mentre i costi operativi, al netto delle capitalizzazioni e variazione delle rimanenze, presentano un lieve aumento (13,6 milioni di euro +0,6%).

Sul fronte dei ricavi operativi di contro all'incremento di 246,4 milioni di euro conseguente all'aumento dei proventi percepiti dallo Stato in esecuzione del contratto di Programma, si registra una lieve flessione nei ricavi da pedaggio e prestazioni infrastrutturali.

L'incremento di 13,6 milioni di euro dei costi operativi, al netto delle capitalizzazioni e variazioni delle rimanenze, è dovuto essenzialmente all'effetto combinato:

- della riduzione del costo del lavoro per 5,8 milioni di euro, determinato dalla riduzione della consistenza media dell'organico

conseguente al piano di esodi incentivati ed alla scissione del ramo d'azienda facility e asili nido;

- della riduzione di 31,6 milioni di euro degli altri costi operativi dovuta principalmente all'attuazione del programma di ottimizzazione dei costi generali, oltre che al decremento dei costi di acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, parzialmente compensato dall'incremento dei costi di manutenzione e riparazione;
- delle minori capitalizzazioni (50,9 milioni di euro) dovute per 31,4 milioni di euro alla voce materiali e per 19,5 milioni di euro alla voce relativa ai costi interni.

Gli ammortamenti registrano un incremento di 31,5 milioni di euro dovuto per 23,8 milioni di euro all'entrata in esercizio della rete Alta Velocità/Alta Capacità e per 7,7 milioni alla rete tradizionale.

Gli accantonamenti ammontano a 301 milioni di euro, ed hanno interessato l'adeguamento dei fondi per il contenzioso nei confronti del personale e dei terzi (192,2 milioni di euro), per la copertura dei rischi connessi alla prosecuzione degli investimenti (78,9 milioni di euro), per l'adeguamento del valore delle scorte (16 milioni di euro) e per altri rischi minori.

Conseguentemente il risultato operativo registra un valore negativo di 175 milioni (con variazione negativa dell'8,7% rispetto a quello del 2006 pari a -161 milioni di euro nel 2006).

Il saldo della gestione finanziaria (positivo per 21,5 milioni di euro nel 2006) è negativo per 8,3 milioni di euro nel 2007. Sul peggioramento incidono i maggiori oneri finanziari sostenuti nell'esercizio, sia per l'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile che per l'aumento dell'indebitamento. L'esercizio precedente beneficiava inoltre della plusvalenza di 11,1 milioni di euro derivante dal conferimento da parte di RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE nella Società Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB).

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo positivo di 232,4 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare le sopravvenienze attive per rilascio di fondi esuberanti e transazioni (tra cui contenziosi per 138 milioni di euro ed Ici Stazioni per 50 milioni di euro) e indennizzi assicurativi ed escussioni di polizze a garanzia degli appalti (21 milioni di euro).

Si registra, a fine 2007, un avanzo finanziario netto di 1.091 milioni di euro, di contro a un indebitamento finanziario, al 31 dicembre 2006, pari a 1.191 milioni di euro. La variazione è dovuta all'incremento del saldo del conto corrente intersocietario a seguito dei versamenti del Ministero dell'Economia e delle Finanze dei contributi da Contratto di Programma.

Può darsi atto, per completezza - anticipando taluni degli elementi che saranno valutati nel referto sulla gestione 2008 - che in data 6 maggio 2009 l'Assemblea dei Soci ha approvato il bilancio d'esercizio 2008 di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che evidenzia un utile netto di euro 38.926.728,58.

Il bilancio sintetizza il sostanziale rispetto dei dettami del D. Lgs. 188/2003, che richiede al Gestore dell'Infrastruttura il tendenziale equilibrio economico.

Il risultato d'esercizio 2008, in continuità con i risultati positivi dell'anno 2007, presenta un miglioramento rispetto all'anno precedente di 22 milioni di euro, riconducibile, pur in presenza di un quadro normativo ancora incerto per gli aspetti strutturali, soprattutto all'incremento dei ricavi da traffico e delle capitalizzazioni, nonostante la riduzione dei contributi dallo Stato stanziati nell'anno e l'incremento dei costi operativi per effetto dell'aumento dei costi di approvvigionamento sul mercato delle materie prime, come rame ed acciaio e ai costi dei principali prodotti energetici e del costo del lavoro anche a seguito del rinnovo contrattuale.

Il bilancio del 2008 presenta un risultato industriale – margine operativo lordo (Mol) – positivo per € 54 milioni, che conferma, secondo la Società che gli efficientamenti gestionali e la rivisitazione dei processi produttivi ed industriali, già avviati nel corso degli esercizi precedenti, sono proseguiti anche nel 2008.

La società evidenzia di aver proceduto nel corso dell'anno 2008, in coerenza con la propria missione societaria e seguendo gli indirizzi del Gruppo, sulla via dell'implementazione del piano industriale 2007-2011, adeguando la propria azione alle diverse fasi del ciclo economico che hanno caratterizzato il 2008.

4.3 Il conto economico

Nelle pagine che seguono si riporta il conto economico quale risulta dal bilancio di esercizio di RFI SpA per l'esercizio 2007.

Le varie voci che lo compongono sono analiticamente descritte nella nota integrativa e dalla stessa risulta una analitica e compiuta rappresentazione.

In questa sede ci si sofferma su talune componenti di particolare rilievo per la gestione.

Valori in euro			
CONTO ECONOMICO RFI SpA			
	2006	2007	Variazione
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	18.519.483	19.855.513	1.336.030
b) pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.055.494.498	1.050.311.167	(5.183.331)
c) altri ricavi delle vendite e prestazioni	146.998.506	147.108.120	109.614
Totale 1)	1.221.012.487	1.217.274.800	(3.737.687)
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI			
	447.893.788	396.987.182	(50.906.606)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	901.865.834	1.154.093.124	252.227.290
- Contratto di Programma	901.765.500	1.154.093.124	252.327.624
- Altri	100.334	0	(100.334)
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	464.103.247	464.201.731	98.484
c) altri	593.865.768	605.590.746	11.724.978
Totale 5)	1.959.834.849	2.223.885.601	264.050.752
Totale A) Valore della produzione	3.628.741.124	3.838.147.583	209.406.459
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI			
	848.582.003	801.807.569	(46.774.434)
7) PER SERVIZI			
	691.568.431	710.483.755	18.915.324
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI			
	32.622.946	39.805.096	7.182.150
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.182.895.179	1.176.715.338	(6.179.841)
b) oneri sociali	283.472.686	278.385.043	(5.087.643)
c) trattamento di fine rapporto	110.486.311	116.207.324	5.721.013
e) altri costi	18.990.742	18.746.910	(243.832)
Totale 9)	1.595.844.918	1.590.054.615	(5.790.303)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	6.543.896	4.019.895	(2.524.001)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	448.225.695	482.258.364	34.032.669
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante			
e) e delle disponibilità liquide	8.157.354	10.735.096	2.577.742
Totale 10)	462.926.945	497.013.355	34.086.410
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI			
	(28.957.825)	(2.270.661)	26.687.164
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI			
	49.567.727	284.732.663	235.164.936
13) ALTRI ACCANTONAMENTI			
	50.000.000	16.358.460	(33.641.540)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE			
	87.850.441	75.379.992	(12.470.449)
Totale B) Costi della produzione	3.790.005.586	4.013.364.844	223.359.258
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	(161.264.462)	(175.217.261)	(13.952.799)
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
in imprese controllate	11.093.244	0	(11.093.244)
Totale 15)	11.093.244	0	(11.093.244)

segue CONTO ECONOMICO RFI SpA			
	2006	2007	Variazione
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
da altri	77	179.154	179.077
totale a)	77	179.154	179.077
d) proventi diversi dai precedenti:			
da imprese controllate	2.520.520	7.710	(2.512.810)
da controllanti	9.358.549	10.597.838	1.239.289
da altri	11.056.978	7.447.217	(3.609.761)
totale d)	22.936.047	18.052.765	(4.883.282)
Totale 16)	34.029.368	18.231.919	(15.797.449)
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
verso imprese controllate	14	14	0
verso controllanti	117.058	3.017.960	2.900.902
verso altri	12.381.626	23.383.038	11.001.412
Totale 17)	12.498.698	26.401.012	13.902.314
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	(43.709)	(29.979)	13.730
Totale C) Proventi e oneri finanziari	21.486.961	(8.199.072)	(29.686.033)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	0	150.904	150.904
Totale 19)	0	150.904	150.904
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	(150.904)	(150.904)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	472.479	1.351.702	879.223
contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	43.272.300	0	(43.272.300)
c) sopravvenienze attive	73.518.885	270.536.984	197.018.099
d) utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	3.429.702	3.497.419	67.717
e) altri proventi	31.016.822	23.563.942	(7.452.880)
Totale 20)	151.710.188	298.950.047	147.239.859
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	3.429.702	3.511.446	81.744
b) imposte relative ad esercizi precedenti	2.174.620	4.262.550	2.087.930
c) oneri per esodi anticipati	143.272.300	0	(143.272.300)
d) sopravvenienze passive	32.634.503	57.439.905	24.805.402
e) altri oneri	1.387.433	1.321.527	(65.906)
Totale 21)	182.898.558	66.535.428	(116.363.130)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(31.188.370)	232.414.619	263.602.989
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	(170.965.871)	48.847.382	219.813.253
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE	26.000.000	31.964.124	5.964.124
Utile (perdita) dell'esercizio	(196.965.871)	16.883.258	213.849.129

Il valore della produzione, in aumento di € 209.407 mila rispetto al 2006, è pari a € 3.838.148 mila.

Esso risulta così composto:

VALORE DELLA PRODUZIONE	Valori in migliaia di euro		
	2006	2007	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.221.012	1.217.275	(3.737)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	447.894	396.987	(50.907)
Altri ricavi e proventi	1.959.835	2.223.886	264.051
Totale	3.628.741	3.838.148	209.407

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio. Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia che rappresentano l'82% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

Può notarsi che la voce "Pedaggio e prestazioni infrastrutturali" registra nell'esercizio 2007 un decremento ad € 5.183 mila rispetto all'esercizio 2006. Tale variazione è imputabile per € 2.586 mila al decremento della voce "Servizi di traghettamento", la cui posta accoglie i ricavi per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e la Sicilia. In particolare i ricavi, tutti verso Trenitalia, sono per € 15.763 mila relativi al trasporto passeggeri e per € 34.185 mila al trasporto merci.

Il decremento in evidenza è riferito, oltre alla più corretta allocazione della quota verso Cemat per € 1.174 mila all'interno della voce "Navigazione", alla generale contrazione della domanda ed all'interruzione del servizio di traghettamento a causa di lavori di manutenzione straordinaria su alcune navi traghetto ed alla contestuale indisponibilità di navi di riserva, come anche detto nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo della Navigazione.

La voce "Pedaggio" è rimasta sostanzialmente invariata registrando una lieve riduzione di € 731 mila rispetto al 2006 nonostante l'entrata in esercizio dell'AV/AC (in fase di pre-esercizio nell'anno 2006), in quanto si è verificata una flessione dei volumi di produzione legata soprattutto alla riduzione dei programmi di Trenitalia.

Nella voce "altri ricavi e proventi", che aumenta nel 2007 di 264.050 mila euro, ed è pari a 2.223.886 mila, emergono i contributi in conto esercizio da contratto di programma, pari ad € 1.154.093 mila.

I contributi in conto esercizio per l'anno 2007 sono iscritti nel Bilancio dello Stato, quale quota parte del capitolo 2197 – Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese rese disponibili, per un importo complessivo di competenza dell'anno di 1.154.093 mila euro e resi operativi nella misura di 784.300 mila euro con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 046554, nella misura di 112.800 mila euro dall'art. 7, ulteriori 54.000 mila euro dall'art. 8 del Decreto Legge 2.7.2007 convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 e nella misura di circa 203.000 mila euro con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, la Società era tenuta a presentare entro il 30 giugno 2007 al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze apposita rendicontazione per l'esercizio 2006.

Tale rendicontazione è stata effettuata per la prima volta sulla base delle risultanze del sistema di contabilità regolatoria adottato in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 15 del D. Lgs. n. 188/2003.

La rendicontazione per l'anno 2006 non ha evidenziato alcun conguaglio.

Anche per i contributi di competenza dell'anno 2007 a RFI è stato posto il termine del 30 giugno 2008 per la produzione di analoga rendicontazione. La Società precisa che questa non darà luogo ad alcun conguaglio in quanto è effettuata su stanziamenti del Contratto di Programma per l'anno 2007 che non prevedono conguaglio (nessuno stanziamento è previsto per il 2007 per K2, art. 14, oneri demaniali).

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione, pari ad € 464.202 mila – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento materiali (€ 458.497 mila) ed immateriali (€ 4.020 mila) della rete tradizionale e delle minusvalenze ordinarie da dismissioni cespiti (€ 1.685 mila). Il lieve incremento che si registra rispetto al 31 dicembre 2006, pari a € 98 mila euro, è determinato dall'effetto combinato di una riduzione delle minusvalenze ordinarie da dismissioni cespiti per € 7.649 mila e dall'incremento dell'utilizzo fondo per la copertura degli oneri di ammortamento della rete convenzionale.

I costi della produzione ammontano a € 4.013.365 mila con una variazione in aumento di € 223.359 mila rispetto al 2006.

Essi risultano così composti:

Valori in migliaia di euro

COSTI DELLA PRODUZIONE			
Descrizione	2006	2007	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	848.582	801.808	(46.774)
Servizi	691.569	710.484	18.915
Godimento beni di terzi	32.623	39.805	7.182
Personale	1.595.845	1.590.055	(5.790)
Ammortamenti e svalutazioni	454.770	486.278	31.508
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.157	10.735	2.578
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28.958)	(2.271)	26.687
Accantonamenti per rischi	49.568	284.733	235.165
Altri accantonamenti	50.000	16.358	(33.642)
Oneri diversi di gestione	87.850	75.380	(12.470)
Totale	3.790.006	4.013.365	223.359

L'incremento complessivo è dovuto principalmente all'effetto combinato dell'aumento della voce "accantonamenti per rischi" per € 235.165 mila, dell'aumento della voce "Ammortamenti e svalutazioni" per € 31.508 mila, della "variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" per € 26.687 mila e dei costi per "servizi" per € 18.915 mila, non compensato totalmente dalla riduzione dei costi per l'acquisto di "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di € 46.774 mila, degli "altri accantonamenti" di € 33.642 mila e degli "oneri diversi di gestione" di € 12.470 mila.

In tale ambito la voce "servizi" ammonta a € 710.484 mila e registra un aumento di € 18.915 mila rispetto al 2006. Gli incrementi maggiori riguardano:

- per € 9.029 mila i Servizi informatici in "outsourcing", imputabili principalmente alle nuove intese applicative con TSF che prevedono maggiori servizi di manutenzione software ed hardware sugli apparati di rete della circolazione;

- I. per € 8.443 mila le facilities, per effetto esclusivamente dei maggiori oneri sostenuti verso Ferservizi a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" con decorrenza 1° gennaio 2007;
- L. per € 20.091 mila le "Altre prestazioni"; l'incremento è principalmente dovuto, secondo quanto riferisce la Società, ad una più corretta allocazione per natura dei conti degli oneri relativi al sistema di interconnessione GSM-R precedentemente imputati nella posta "Oneri diversi di gestione" pari ad € 27.346 mila, parzialmente compensato dalla riduzione di € 2.800 mila dei costi di roaming a seguito della definizione delle intese di integrazione e modifica dell'Accordo di roaming nazionale sottoscritto il 20 settembre 2004 con Telecom e di € 361 mila relativi a Wind. Tali costi riguardano i gestori telefonici Vodafone per € 12.743 mila, Telecom per € 11.271 mila, Wind per € 108 mila e Telecom per € 66 mila.

In notevole decremento i costi per le consulenze (dai 3.380 mila del 2006 a 516 mila) ed i costi per "prestazioni professionali" (da 18.505 mila a 15.303 mila) derivante dai minori oneri sostenuti per compensi agli avvocati nonché a consulenti peritali.

In particolare la Società ha fatto presente che l'importo di €15.302.539 delle prestazioni professionali iscritto nel bilancio 2007 di RFI si riferisce principalmente a quanto di seguito riportato:

- I. € 13.990.955,46 compensi per avvocati per difesa in contenziosi;
- I. € 481.579,00 compensi per revisione di bilancio;
- I. € 368.568,00 prestazione per servizi generali ed amministrativi;
- I. € 161.138,50 prestazioni notarili;
- I. € 136.336,71 collaborazioni coordinate e continuative.

La voce "personale" ammonta a € 1.590.055 mila ed è così dettagliata:

Valori in euro

SPESE PER IL PERSONALE			
	2006	2007	differenze
a) salari e stipendi	1.182.895.179	1.176.715.338	(6.179.841)
b) oneri sociali	283.472.686	278.385.043	(5.087.643)
c) trattamento di fine rapporto	110.486.311	116.207.324	5.721.013
e) altri costi	18.990.742	18.746.910	(243.832)
Totale	1.595.844.918	1.590.054.615	(5.790.303)

Nell'ambito della voce Ammortamenti e svalutazioni, che ammonta a € 497.013 mila, gli ammortamenti sono pari complessivamente a € 486.278 mila e registrano rispetto all'esercizio 2006 un incremento di € 31.508 mila dovuto per € 23.761 mila alla contabilizzazione a partire dall'anno 2007 degli ammortamenti della rete AV/AC, che nel 2006 era ancora in fase di pre-esercizio.

La Società precisa che tale variazione ha impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti dell'AV non viene neutralizzato con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione, appostato nei Ricavi della produzione, per un importo di € 462.517 mila pari al totale degli ammortamenti registrati nel corso dell'esercizio 2007 sulla Rete Tradizionale ad esclusione di quelli relativi all'AV/AC.

Nell'esercizio 2007 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per € 10.735 mila, principalmente verso i clienti ordinari, al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili.

Le voci "Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti" sono pari a € 301.091 mila e registrano nel complesso un incremento rispetto all'esercizio 2006 pari ad € 201.523 mila dovuto all'incremento degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e di terzi (€ 147.486 mila) e per altri rischi (€ 87.679 mila), parzialmente compensato da minori accantonamenti per altri oneri (€ 33.642 mila).

L'incremento di € 147.486 mila degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuta essenzialmente agli accantonamenti a fondo rischi per contenzioso civile (€ 110.365 mila) a seguito della revisione

delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e per contenzioso del lavoro (€ 81.879 mila) conseguente principalmente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro.

I "proventi e oneri finanziari" ammontano complessivamente a € 8.199 mila con una variazione in diminuzione di € 29.686 mila rispetto al 2006.

Meritano poi rilievo i "proventi e oneri straordinari" che ammontano complessivamente a € 232.415 mila con una variazione in aumento di € 263.603 mila rispetto al 2006. Questa si è determinata per l'effetto congiunto dell'incremento dei "Proventi straordinari" (€ 147.240 mila) e della riduzione degli "Oneri straordinari" (€ 116.363 mila).

Sempre nel corso dell'esercizio 2007 si registrano "Sopravvenienze attive" per € 270.537 mila. € 134.544 mila sono relative al rilascio dell'accantonamento del contenzioso COSIAC che in via prudenziale è stato solo parzialmente rilasciato a seguito del ricorso da parte del COSIAC del 20 dicembre 2007, che ha determinato la revoca della sentenza della Cassazione a favore di RFI.

Da notare ancora, nell'ambito degli oneri straordinari, la voce Oneri per esodi anticipati nell'esercizio 2007 che non risulta movimentata a seguito della diversa modalità di contabilizzazione degli incentivi all'esodo.

Difatti in sede di Bilancio 2006 il Fondo Integrazione Ristrutturazione, ormai esaurito, era stato rifinanziato per € 100.000 mila secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011.

Pertanto, gli oneri sostenuti nel corso dell'esercizio 2007, pari ad € 52.692 mila, sono stati direttamente neutralizzati mediante "utilizzo" del Fondo Integrazione Ristrutturazione.

4.4 Lo stato patrimoniale

Anche per lo stato patrimoniale per il 2007, che si riporta nelle pagine che seguono, ci si sofferma sulle componenti più significative, tra quelle illustrate e commentate nella relazione al bilancio di esercizio e nella nota integrativa.

Risalta, anzitutto, l'incremento delle immobilizzazioni finanziarie (per più di 2,5 miliardi di euro derivante da aumento dei crediti), insieme a quello dell'attivo circolante (pari a 1,5 miliardi). Di contro si rileva un aumento dei debiti per quasi 4,5 miliardi. In lieve aumento il patrimonio netto, che passa dai 33,3 miliardi del 2006 ai 33,6 miliardi del 2007.

Gli investimenti del 2007, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3.549.959 mila, di cui:

- I. € 56.496 mila pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso pari ad € 55.975 mila a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 521 mila ;
- II. € 3.559.875 mila pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso pari ad € 954.222 di a cui vanno aggiuntivi contributi in conto impianti per € 36.215 mila per le immobilizzazioni materiali e € 2.569.438 mila per le immobilizzazioni in corso materiali;
- III. decremento di € 66.412 mila degli acconti versati nell'esercizio.

Più in particolare si osserva che le immobilizzazioni materiali sono pari a € 57.616.783 mila con una variazione in aumento di € 95.951 mila rispetto al 31 dicembre 2006.

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

La voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" comprende gli effetti derivanti dalle scissioni di seguito evidenziate:

- I. scissione TAV "Nodo di Roma" per un importo netto di € 129.585 mila, di cui costo storico pari ad € 521.349 mila e contributi conto impianti pari ad € 391.764 mila;
- II. scissione TAV "Immobili della Sub-tratta Torino - Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino – Milano" per un importo netto di € 4.373 mila, di cui costo storico pari ad € 304.913 mila e contributi conto impianti pari ad € 300.541 mila.

Valori in euro			
STATO PATRIMONIALE RFI SpA - ATTIVO			
	31.12.2006	31.12.2007	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI	0	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità delle opere dell'ingegno	18.442.781	27.546.296	9.103.515
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	110.768.015	197.313.144	86.545.129
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	506.739.235	729.254.806	222.515.571
7) Altre	272.740.293	89.897.130	(182.843.163)
Totale I	908.690.324	1.044.011.376	135.321.052
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	51.458.880.130	52.771.895.791	1.313.015.661
2) Impianti e macchinario	118.137.908	124.102.965	5.965.057
3) Attrezzature industriali e commerciali	159.253.994	157.883.357	(1.370.637)
4) Altri beni	90.434.547	97.236.906	6.802.359
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.694.125.567	4.465.664.004	(1.228.461.563)
Totale II	57.520.832.146	57.616.783.023	95.950.877
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni	3.444.373.788	3.334.781.176	(109.592.612)
2) Crediti	145.753.376	2.594.841.507	2.449.088.131
Totale III	3.590.127.164	5.929.622.683	2.339.495.519
Totale B) Immobilizzazioni	62.019.649.634	64.590.417.082	2.570.767.448
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	155.506.135	143.147.096	(12.359.039)
5) Acconti	169.214	169.214	0
6) Cespiti radiati da alienare	24.761	24.761	0
Totale I	155.700.110	143.341.071	(12.359.039)
II. CREDITI			
1) Verso clienti	324.651.773	283.547.698	(41.104.075)
2) Verso imprese controllate	551.216.762	532.208.108	(19.008.654)
3) Verso imprese collegate	858.537	2.508.710	1.650.173
4) Verso controllanti	927.973.849	1.572.599.250	644.625.401
4bis) Crediti tributari	1.726.627	2.142.229	415.602
5) Verso altri	3.303.693.155	2.329.482.570	(974.210.585)
Totale II	5.110.120.703	4.722.488.565	(387.632.138)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	2.032.338	2.054.869	22.531
2) Assegni	20.109	10.349	(9.760)
3) Denaro e valori in cassa	760.097	1.082.605	322.508
4) Conti correnti di tesoreria	215.727.058	2.165.967.834	1.950.240.776
Totale IV	218.539.602	2.169.115.657	1.950.576.055
Totale C) Attivo circolante	5.484.360.415	7.034.945.293	1.550.584.878
D) RATEI E RISCONTI			
I. Disaggi su prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	19.363.112	19.269.467	(93.645)
Totale D) Ratei e risconti	19.363.112	19.269.467	(93.645)
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	71.644.631.842	4.121.258.681

Valori in euro			
STATO PATRIMONIALE RFI SpA - PASSIVO			
	31.12.2006	31.12.2007	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	32.603.697.107	32.853.697.107	250.000.000
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	887.352.096	887.352.096	0
IV. RISERVA LEGALE	197.160	197.160	0
V. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE	19.625		(19.625)
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.730.333	(193.250.913)	(196.981.246)
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(196.965.872)	16.883.258	213.849.130
Totale A) Patrimonio netto	33.298.030.449	33.564.878.708	266.848.259
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0		0
2) Per imposte, anche differite	4.279.520	20.546.040	16.266.520
4) Fondo ristrutturazione ex Lege n.448/1998	19.277.049.011	19.277.049.012	1
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex Lege n.448/1998	4.663.546.894	4.195.847.744	(467.699.150)
6) Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7) Altri	1.248.272.710	1.261.829.425	13.556.715
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.516.148.135	27.078.272.221	(437.875.914)
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	1.212.818.585	1.117.508.043	(95.310.542)
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti	0	1.234.637.944	1.234.637.944
4) Debiti verso banche	1.165.575.284	1.318.179.265	152.603.981
5) Debiti verso altri finanziatori	16.642.842	0	(16.642.842)
6) Acconti	1.107.977.996	4.158.823.337	3.050.845.341
7) Debiti verso fornitori	1.732.629.551	1.881.478.151	148.848.600
9) Debiti verso imprese controllate	68.170.280	142.270.757	74.100.477
10) Debiti verso imprese collegate	9.062.032	1.170.455	(7.891.577)
11) Debiti verso controllanti	248.538.648	18.615.909	(229.922.739)
12) Debiti tributari	42.325.853	55.247.244	12.921.391
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	229.853.561	241.295.783	11.442.222
14) Altri debiti	612.621.078	680.663.868	68.042.790
Totale D) Debiti	5.233.397.125	9.732.382.713	4.498.985.588
E) RATEI E RISCONTI			
I. Aggi su prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	151.590.157	(111.388.710)
Totale E) Ratei e risconti	262.978.867	151.590.157	(111.388.710)
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	71.644.631.842	4.121.258.681

La riduzione del costo storico della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" riguarda per € 17.627 mila la restituzione da parte di TAV di quanto trattenuto, ad IRICAV UNO, in occasione del collaudo finale dei lavori eseguiti sul lotto funzionale Roma-Gricignano e già oggetto di scissione ad RFI nel corso degli esercizi precedenti. A fronte di tale decremento è stato iscritto un credito di pari importo verso TAV incassato a fine del 2007.

La voce "Altri beni" riflette il decremento dei beni oggetto della scissione del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore della Società del Gruppo Ferservizi per un importo netto di € 60 mila .

Secondo quanto stabilito dalla Legge Finanziaria nel 2007 sono stati iscritti contributi in conto impianti verso il MEF per € 5.962.239 mila. relativamente a:

- cap. 7122 Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie, pari ad € 3.168.876 mila ;
- cap. 7123 Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche, pari ad € 206.625 mila ;
- cap. 7124 Contributi in conto impianti per AV/AC (Legge Finanziaria 2007), pari ad € 320.000 mila ;
- il valore dei contributi stanziati dallo Stato e attualizzati da Capogruppo con il mutuo Cassa Depositi e Prestiti pari ad € 2.179.858 mila (importo al lordo della prima rata di ammortamento del debito già pagata di € 113.120 mila), come meglio descritto nella voce Immobilizzazioni finanziarie: crediti verso altri;
- il valore dei contributi a fronte degli interessi maturati sul suddetto Mutuo Cassa Depositi e Prestiti contratto da FS pari a € 86.880 mila.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" si riferisce per € 2.540.339 ai quelli ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sopra menzionati, per € 26.155 mila dall'Unione Europea e per € 2.944 mila da Enti pubblici territoriali.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Infrastruttura ferroviaria e portuale" si riferisce interamente a quelli ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sopra menzionati per € 36.215 mila. Inoltre si segnala che nella colonna riclassifiche sono stati ricompresi € 391.084 mila per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, € 4.277 mila dall'Unione Europea ed € 6.516 mila da Enti pubblici territoriali, portati a diretta riduzione dalla voce Acconti del passivo.

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali riportata nella colonna riclassifiche per un importo netto pari ad € 83.366 mila.

Il valore del costo ammortizzabile nel 2007, che ha tenuto conto del valore residuo dell'infrastruttura pari a circa € 28 miliardi (di cui € 3,4 miliardi relativo all'AV/AC) è pari a circa € 38,8 miliardi (di cui € 13,2 miliardi relativo all'AV/AC).

La posta Immobilizzazioni finanziarie ammonta a € 5.929.623 mila con una variazione in aumento, rispetto al 2006, – come si è già anticipato – pari ad € 2.339.496 mila.

A determinare l'incremento è principalmente la voce Crediti, pari ad € 2.594.842 mila, con una variazione in aumento di € 2.449.088 mila sull'anno precedente, da porre principalmente in relazione con il miglioramento dei "Crediti verso gli altri" che si giovano dell'iscrizione del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per € 2.066.738 mila per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI e TAV mediante la sottoscrizione di contratti intercompany.

Nell'attivo circolante i Crediti ammontano a € 4.722.489 mila con una variazione in diminuzione di € 387.632 mila rispetto al 31 dicembre 2006. Influiscono principalmente sul peggioramento i "crediti verso altri" che diminuiscono di 974.211 mila euro principalmente per la riduzione dei crediti verso il MEF.

Le Disponibilità liquide sono pari a € 2.169.116 mila con una variazione in aumento di € 1.950.576 mila rispetto al 31 dicembre 2006.

L'incremento complessivo della posta è dovuto essenzialmente all'incremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta nel complesso

il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma ed ai versamenti per altri contributi successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa; in particolare le somme ancora in giacenza si riferiscono per € 1.735.000 mila al cap. 7122.

Il Patrimonio netto raggiunge € 33.564.878 mila, con una variazione in aumento di € 266.848 mila rispetto al 31 dicembre 2006.

Valori in migliaia di euro						
COMPOSIZIONE PATRIMONIO NETTO						
	Saldo al 31.12.2006	Risultato dell'esercizio precedente		Altre variazioni		Risultato dell'esercizio Saldo al 31.12.2007
		Dividendi	Altre destinaz.	Incrementi	Scissione Ferservizi	
Capitale	32.603.697			250.000		32.853.697
Riserva legale	197					197
Valutaz. def. patrimonio (Det. Min. 4/2/03)	887.352					887.352
Riserva da utili netti su cambi	20		(20)			0
Utili (perdite) portati a nuovo	3.730		(196.946)		(35)	(193.251)
Utile (perdita) dell'esercizio	(196.966)		196.966			16.883
Totale	33.298.030	0	0	250.000	(35)	16.883 33.564.878

Il capitale sociale è composto da n. 32.853.697.107 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'anno 2007 è la seguente:

- I) aumento del capitale sociale pari ad € 250.000 mila, sottoscritto e versato in data 31 gennaio 2007;
- II) riduzione degli utili portati a nuovo per € 35 mila, a seguito della scissione di Ferservizi del 31 marzo 2007, che ha avuto decorrenza contabile dal 1° gennaio 2007;
- III) utile dell'esercizio.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della Società del 16 aprile 2007 ha deliberato di ripianare per € 20 mila con la "Riserva da utili su cambi", la perdita dell'esercizio 2006, pari ad € 196.966 mila e per la restante parte, pari ad € 196.946 mila, il rinvio a nuovo della stessa.

Tra i fondi per rischi ed oneri dello stato patrimoniale (posta pari ad € 27.078.272 mila con una variazione in diminuzione di € 437.876 mila rispetto al 31 dicembre 2006) merita menzione il Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo Fondo integrativo.

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito la prima volta come più volte rappresentato dalla Corte nelle relazioni precedenti in attuazione dell'art. 43 della legge 448/98, per € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila già riflessi nel bilancio al 31.12.1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale Fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive € 3.909.014 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2007, il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a € 19.277.049 mila.

La Società evidenzia come tali scelte siano conformi al quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- I ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D. Lgs. 8/7/03 n.188 che dispone: "i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";

- I all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

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

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.

La movimentazione dell'anno 2007 è la seguente:

Integrazione Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98			
	Valori in migliaia di euro		
	Saldo al 31.12.2006	Utilizzi	Saldo al 31.12.2007
Totale	4.663.547	(467.699)	4.195.848

Il fondo nell'anno 2007 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito dettagliato:

- I € 4.020 mila ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali della Rete Tradizionale;
- I € 458.497 mila ammortamenti delle immobilizzazioni materiali della Rete Tradizionale;
- I € 5.182 mila per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 1.685 mila) e straordinarie (€ 3.497 mila).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2007, pari ad € 23.761 mila, non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione.

Dei fondi relativi al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi quello relativo al contenzioso verso il personale è costituito per le vertenze con il personale, per le contestazioni in essere e le cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

Il fondo, incrementato di € 81.155 mila, è a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi, ed Italferr.

Il saldo del fondo è passato, nel 2007, da 178.627 mila a 229.740 mila euro.

La Società evidenzia che nel corso del medesimo anno 2007 è proseguita la rivisitazione della procedura di quantificazione del fondo, già iniziata nel 2005, ai fini di una stima più puntuale del contenzioso.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori. Nel 2007 la revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi nel complesso ha dato luogo complessivamente ad un accantonamento pari a € 110.365 mila.

La posta Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato ammonta a € 1.117.508 mila con una variazione in diminuzione di € 95.310 mila rispetto al 31 dicembre 2006. Nel corso del 2007 vi è stato un decremento a seguito dell'introduzione dal 1° gennaio 2007 del nuovo regime del TFR che si applica alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti.

La posta Debiti ammonta a € 9.732.383 mila con una variazione in aumento di € 4.498.986 mila rispetto al 31 dicembre 2006.

I Debiti verso banche sono pari a € 1.318.179 mila, di cui quelli esigibili oltre 5 anni raggiungono l'importo di € 1.013.557 mila, riferito a debiti verso banche in scadenza a partire dall'anno 2013.

Tra i debiti gli Acconti sono pari a € 4.158.823 mila.

Tra questi gli anticipi iscritti nell'anno 2007 verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari ad € 3.695.500 mila, sono relativi a:

 L contributi conto impianti relativi al cap. 7122 (€ 3.168.876 mila);

- ┆ contributi conto impianti relativi al cap. 7123 (€ 206.625 mila);
- ┆ contributi conto impianti relativi al cap. 7124 per € 320.000 mila (di cui € 289.736 mila versate a TAV sotto forma di anticipazioni finanziarie non onerose).

Ulteriori anticipi iscritti nel 2007 verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardano:

- ┆ contributi conto impianti pari alla quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI (di cui € 1.117.701 mila per Rete Tradizionale ed € 141.500 mila per rete AV/AC) e TAV (€ 920.657 mila) mediante la sottoscrizione di contratti intercompany;
- ┆ contributi conto impianti pari alla quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 relativi agli oneri finanziari maturati nell'anno 2007 sul prestito di cui al punto precedente di cui € 50.209 mila di pertinenza di RFI (di cui € 44.573 mila per la Rete Tradizionale ed € 5.636 mila per la Rete AV/AC) ed € 36.671 mila di pertinenza di TAV;
- ┆ contributi conto impianti per € 985 mila per la copertura residua degli oneri finanziari di competenza fino all'anno 2006 sui debiti verso Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA).

Sono inoltre stati iscritti anticipi per contributi conto impianti per interessi attivi maturati dalla Capogruppo sulle giacenze derivanti dai contratti di mutuo dalla stessa stipulati con Cassa Depositi e Prestiti e BEI e messi a disposizione di RFI e TAV per la prosecuzione dei lavori.

4.5 L'andamento della gestione di TAV SpA

Come già riferito nella precedente parte della relazione sul Progetto AV/AC e come si ricava dalla relazione al bilancio di esercizio 2007 di RFI SpA, in forza della Convenzione del 9 dicembre 2003 stipulata tra la controllante RFI e TAV, l'attività della Società consiste nella progettazione e costruzione, appaltata a terzi, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per

il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

In particolare, rientra nella competenza e responsabilità della Società la progettazione esecutiva e la costruzione della direttrice Torino – Milano – Napoli costituita dalle tratte Torino - Milano, Milano - Bologna, Bologna – Firenze e Roma - Napoli.

La predetta convenzione stabilisce inoltre che, ultimati i lavori ed effettuato il Collaudo Tecnico-Amministrativo con esito favorevole, ogni singolo lotto o la singola tratta o il singolo intervento di adeguamento di nodo, saranno consegnati e trasferiti in proprietà a RFI assieme alle relative attività e passività, fermo restando il recupero da parte della Società stessa di tutti i costi sostenuti, incluse le spese generali e gli oneri finanziari.

Per quanto riguarda invece i nodi di Bologna, Roma e Napoli – a seguito della stipula, intervenuta in data 18 dicembre 2007, del primo atto modificativo alla convenzione di cui sopra – si è provveduto, come già detto, a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei lavori relativi ai nodi stessi.

Il 2007 si è chiuso con un risultato pari a zero in coerenza con lo scopo sociale della società.

Dalla relazione della Capogruppo per il 2007 possono trarsi i seguenti principali indicatori, elaborati sulla base del conto economico e dello stato patrimoniale riclassificati:

Valori in milioni di euro		
TAV - PRINCIPALI INDICATORI		
	2006	2007
Contributi in conto esercizio	1.557,6	171,8
Altri ricavi	11,0	105,2
Costi	2.065,0	2.088,9
Saldo della gestione finanziaria	(105,1)	(154,5)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	609,6	1.977,6
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(2.365,5)	(1.658,2)
Investimenti tecnici	0,5	0,2
	31/12/2006	31/12/2007
Capitale investito netto	5.538,5	6.911,6
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	2.164,2	3.641,0
Consistenza di personale finale	191	85

I maggiori eventi di gestione del 2007 hanno riguardato i Contributi in conto esercizio e la Variazione dei lavori in corso su ordinazione.

Il decremento della voce Contributi in conto esercizio è da collegarsi alla diversa modalità di contabilizzazione dei contributi dello Stato per finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità adottata nel 2007, di cui si è già detto.

In particolare, i contributi che lo Stato ha concesso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (e contrattualizzati con RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA attraverso il Contratto di Programma 2007-2011) sono stati erogati, diversamente dal precedente esercizio, da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA a TAV SpA secondo le esigenze del progetto e nei limiti degli stanziamenti e delle erogazioni effettuate dallo Stato, a titolo di anticipazioni non onerose.

La voce Variazione dei lavori in corso su ordinazione è relativa all'incremento del valore delle rimanenze che, tenuto conto di quanto stabilito nella Convenzione del 9 dicembre 2003 con la controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è commisurato ai costi ed oneri sostenuti, inclusi quelli di struttura e quelli finanziari, riferibili alla realizzazione delle opere, al netto dei proventi. Non essendosi registrate partite non imputabili alla realizzazione dell'opera, la voce riflette tutti i costi ed oneri netti sostenuti nell'esercizio. Il significativo incremento rispetto all'anno precedente (1.368 milioni di euro) è da ricollegarsi agli effetti delle diverse modalità sopra descritte sul trattamento amministrativo-contabile dei contributi relativi alla realizzazione dell'infrastruttura.

Il saldo della gestione finanziaria, negativo per 154,5 milioni di euro, peggiora rispetto all'esercizio precedente per 49,4 milioni di euro (47%). La variazione è da imputare ai maggiori oneri per i finanziamenti ricevuti dalla Capogruppo nel 2007.

L'indebitamento finanziario netto aumenta da un valore di 2.164,2 milioni di euro ad un valore di 3.641 milioni di euro. La variazione è dovuta alla sottoscrizione con la Capogruppo di due prestiti intercompany che ribaltano a TAV SpA, così come ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, i termini e le condizioni di un contratto di mutuo e di un contratto di finanziamento assunti da Ferrovie dello Stato SpA rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti (920 milioni di euro, utilizzati da TAV SpA) e con la BEI (388 milioni di euro, utilizzati sempre da TAV SpA) per il finanziamento della linea Torino-Milano-Napoli; alla concessione da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA di anticipazioni di cassa a titolo non oneroso per

387,8 milioni di euro e al rinnovo di un prestito concesso da un Istituto bancario per 250 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati prestiti per 362 milioni di euro.

Si riportano, nelle pagine che seguono, il conto economico e lo stato patrimoniale di TAV S.p.A., i cui elementi sono, peraltro, considerati nel bilancio consolidato della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., sul quale questa Sezione predisporrà apposito referto.

Valori in euro

CONTO ECONOMICO TAV SpA			
	2006	2007	Variazioni
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	609.551.898	1.977.620.100	1.368.068.202
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	1.557.560.000	171.755.789	(1.385.804.211)
b) altri ricavi e proventi	11.145.217	105.297.847	94.152.630
Totale 5)	1.568.705.217	277.053.636	(1.291.651.581)
Totale A) Valore della produzione	2.178.257.115	2.254.673.736	76.416.621
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	3.910	1.576	(2.334)
7) PER SERVIZI	2.050.309.106	2.079.485.767	29.176.661
8) PER GODIMENTO BENI DI TERZI	651.841	1.518.239	866.398
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	9.140.535	5.265.904	(3.874.631)
b) oneri sociali	3.187.260	1.797.666	(1.389.594)
c) trattamento di fine rapporto	713.200	442.939	(270.261)
e) altri costi	738.452	288.600	(449.852)
Totale 9)	13.779.447	7.795.109	(5.984.338)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI	1.919.666	653.499	(1.266.167)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	434.043	214.024	(220.019)
Totale B) Costi della produzione	2.067.098.013	2.089.668.214	22.570.201
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	111.159.102	165.005.522	53.846.420
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	4.020.967	119.589	(3.901.378)
d) proventi diversi dai precedenti	29.553.922	21.456.052	(8.097.870)
Totale 16)	33.574.889	21.575.641	(11.999.248)
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
verso controllanti	13.975.101	54.373.293	40.398.192
verso altri	124.676.463	121.653.372	(3.023.091)
Totale 17)	138.651.564	176.026.665	37.375.101
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(105.076.675)	(154.451.024)	(49.374.349)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI	0	236.346	236.346
21) ONERI STRAORDINARI	53.634	2.586.114	2.532.480
Totale E) Proventi e oneri straordinari	(53.634)	(2.349.768)	(2.296.134)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	6.028.793	8.204.730	2.175.937
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO			
CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE	6.028.793	8.204.730	2.175.937
UTILE DELL'ESERCIZIO	0	0	0

Valori in euro

STATO PATRIMONIALE TAV SPA - ATTIVO			
	2006	2007	Variazioni
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	519.411	410.657	(108.754)
7) Altre	1.521	50.542	49.021
Totale I	520.932	461.199	(59.733)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
4) Altri beni	1.110.152	733.361	(376.791)
Totale II	1.110.152	733.361	(376.791)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
2) Crediti:			
c) verso controllanti	531	531	0
d) verso altri	4.177.372	143.275	(4.034.097)
Totale 2)	4.177.903	143.806	(4.034.097)
Totale III	4.177.903	143.806	(4.034.097)
Totale B) Immobilizzazioni	5.808.987	1.338.366	(4.470.621)
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
3) Lavori in corso su ordinazione	4.892.359.658	6.755.125.265	1.862.765.607
5) Acconti	547.691.671	407.563.864	(140.127.807)
Totale I	5.440.051.329	7.162.689.129	1.722.637.800
II. CREDITI			
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.278.712.647	1.239.054.755	(39.657.892)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	40.291.238	287.891.872	247.600.634
	1.319.003.885	1.526.946.627	207.942.742
4) bis Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	395.860.312	82.887.858	(312.972.454)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	4.311.084	4.392.825	81.741
	400.171.396	87.280.683	(312.890.713)
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate	2.541	0	(2.541)
b) altri	195.035.502	2.018.169	(193.017.333)
Totale 5)	195.038.043	2.018.169	(193.019.874)
Totale II	1.914.213.324	1.616.245.479	(297.967.845)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	27.453.981	118.598	(27.335.383)
3) Denaro e valori in cassa	31.342	24.290	(7.052)
Totale IV	27.485.323	142.888	(27.342.435)
Totale C) Attivo circolante	7.381.749.976	8.779.077.496	1.397.327.520
D) RATEI E RISCONTI			
II RISCONTI	204.384	146.144	(58.240)
Totale D) Ratei e risconti	204.384	146.144	(58.240)
TOTALE ATTIVO (B+C+D)	7.387.763.347	8.780.562.006	1.392.798.659

Valori in euro

STATO PATRIMONIALE TAV SPA - PASSIVO			
	2006	2007	Variazioni
A) PATRIMONIO NETTO			
I CAPITALE SOCIALE	3.234.085.523	3.125.921.274	(108.164.249)
IV RISERVA LEGALE	529.427	529.427	0
VII ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	8.070.553	8.070.553	0
2. Versamento futuro aumento Capitale Sociale	131.609.686	136.127.392	4.517.706
Totale VII	139.680.239	144.197.945	4.517.706
IX UTILI (PERDITE) DELL'ESERCIZIO	0	0	0
Totale A) Patrimonio Netto	3.374.295.189	3.270.648.646	(103.646.543)
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	11.653.245	10.428.817	(1.224.428)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	11.653.245	10.428.817	(1.224.428)
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	3.561.406	1.803.140	(1.758.266)
D) DEBITI			
3) Debiti verso soci per finanziamenti	0	387.775.042	387.775.042
4) Debiti verso banche	1.880.815.679	1.850.160.578	(30.655.101)
5) Debiti verso altri finanziatori	418.446.909	386.879.052	(31.567.857)
6) Acconti	21.674.034	14.066.293	(7.607.741)
7) Debiti verso fornitori	713.048.446	758.030.294	44.981.848
11) Debiti verso controllanti	713.663.975	1.950.130.385	1.236.466.410
12) Debiti tributari	4.438.232	649.186	(3.789.046)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	824.683	464.754	(359.929)
14) Altri debiti	44.810.265	132.238.741	87.428.476
Totale D) Debiti	3.797.722.223	5.480.394.325	1.682.672.102
E) RATEI E RISCONTI			
I RATEI	200.531.284	17.287.078	(183.244.206)
Totale E) Ratei e risconti	200.531.284	17.287.078	(183.244.206)
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	7.387.763.347	8.780.562.006	1.392.798.659

5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1. Dalla considerazione della gestione finanziaria per l'esercizio 2007 di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. [la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale] ai fini del referto al Parlamento ai sensi dell'art. 2 della legge n. 259 del 1958 e dell'art. 19 della legge n. 210 del 1985, si rileva che l'impegno finanziario statale, per le risorse destinate a vario titolo a RFI per il 2007, raggiunge, come si è detto in precedenza nel referto, l'importo di **5,7 miliardi di euro** (di cui 4,5 miliardi in conto impianti e 1,2 miliardi quali contributi in conto esercizio) in aggiunta ai quali vanno considerati i crediti del Gruppo verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per circa **2 miliardi** di euro.

Risulta, pertanto, che la situazione di tendenziale equilibrio dei conti, postulata per RFI dall'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 188/2003, resta fortemente condizionata dall'intervento statale e dalla scansione dei tempi e della misura della contribuzione.

Emerge ancora che le obbligazioni dello Stato nei confronti di RFI non trovano, coordinatamente, la loro fonte esclusiva nel contratto di programma, aggiungendosi, alle contribuzioni da questo previste, ulteriori risorse, in altri momenti ed *aliunde* legittimate, destinate, in parte, alle medesime finalità, con riflessi sulla valutazione e quantificazione dell'intervento statale e sulla definizione dei rapporti tra le parti.

Sembrerebbe, pertanto, utile – in una razionalizzazione dei rapporti tra Azionista e Società – ricercare dei meccanismi che consentano di pervenire ad una più precisa e durevole definizione dei rapporti tra Stato ed RFI, sulla base, in ogni caso, di un contratto di programma, connotantesi quale unico atto disciplinante con completezza ed esaustività, in un determinato arco temporale, le obbligazioni ed i diritti vicendevoli. Occorrerebbe pervenire ad un soddisfacente livello di determinatezza nei rapporti, sulla base di un quadro di regole chiare ed efficaci, con particolare riguardo ad entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI e soddisfacimento puntuale degli impegni da parte di quest'ultima.

E ciò anche ai fini di una migliore distinzione di ruoli, scelte e responsabilità conseguenti.

Con riguardo anche alle rappresentate difficoltà, in materia di programmazione e fruizione dei contributi, risulta avvertita l'esigenza di una più ordinata e completa verifica "ex post" della utilizzazione dei finanziamenti statali. In proposito è da prendere atto che l'art. 15 del D. Lgs. n. 188/2003, al secondo comma, ha previsto che "il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale."

RFI si è dotata di tale sistema di contabilità regolatoria a partire dall'esercizio 2006 (anche se il modello era stato oggetto di proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già nel 2005).

Sul tema è anche da tener presente che il contratto di Programma 2007-2011 ha previsto l'obbligo per RFI di inviare entro il 30 giugno di ogni anno al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze ed al CIPE la relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (c.d. Monitoraggio) aggiornato al 31 dicembre dell'anno precedente.

2. I risultati gestionali per l'esercizio 2007 mostrano segni di deciso miglioramento.

La società chiude l'esercizio 2007 facendo registrare **un utile di 16,9 milioni di euro**, rispetto ad un risultato negativo per 197 milioni di euro del 2006. Il trend positivo è confermato anche dall'andamento della gestione per il 2008 - quale emerge dal bilancio di esercizio approvato il 6 maggio 2009 dall'Assemblea dei soci - che evidenzia un utile netto di euro 38,9 milioni, con un margine operativo lordo positivo per € 54 milioni.

A determinare l'utile 2007 concorre in misura notevole l'apporto della gestione straordinaria che si chiude con un risultato positivo di 232,4 milioni di euro.

Tanto il valore della produzione (pari a 3,8 miliardi), quanto il margine del valore medesimo, prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri, sono in ripresa, dopo l'andamento negativo dell'esercizio 2006.

Anche l'andamento dei costi (esclusi gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti ed altri), migliora, rispetto al 2006, con un lieve contenimento.

Aumentano, invece, gli ammortamenti, le svalutazioni, gli accantonamenti e gli oneri diversi di gestione, pur rimanendo a livelli più bassi rispetto a quelli del 2005.

A ciò consegue il risultato negativo (pari a -175,2 milioni) del margine lordo del valore della produzione.

Negativa anche la gestione finanziaria per 8,2 milioni.

3. Nel corso dell'anno 2007, **gli investimenti infrastrutturali** per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di programma 2007-2011, sono stati pari a **3,3 miliardi di euro**, in linea con la produzione del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.444 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 133 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.864 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 518 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

4. Dalla considerazione della gestione emerge anche la situazione di difficoltà, finanziaria ed operativa, che sussiste per la prosecuzione del **progetto Alta velocità/Alta capacità**, con particolare riferimento al cosiddetto Asse orizzontale (Milano-Genova, Milano-Venezia-Padova).

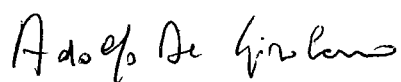
Il progetto, avviato nel 1993, è pervenuto ad un livello di costo, per la parte realizzata, a fine 2006, quantificato dalla Società nell'importo complessivo di circa 32 miliardi di euro (dai 15,5 miliardi del 1992), con una lievitazione dei costi notevole, imputabile ad una serie di cause di non facile analisi. L'ulteriore esecuzione delle opere, con un costo medio, allo stato, pari a 45 milioni a km (rispetto a quello di 32 milioni a km delle linee realizzate) rimane condizionata dalla difficoltà di reperimento delle risorse occorrenti.

La situazione è destinata a divenire ancor più difficoltosa, in sede di attuazione del decreto-legge n. 112 del 2008 (convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008) che ha disposto il ripristino, senza soluzione di continuità, dei rapporti derivanti dalle convenzioni stipulate da TAV S.p.A.

con i contraenti generali, in data 15 ottobre 1991 ed in data 16 marzo 1992, dopo che le medesime erano state revocate dal decreto-legge n. 7 del 2007 (e dall'art. 13 della legge di conversione n. 40 del 2007).

In proposito la Corte non può non richiamare l'attenzione sulla straordinaria complessità del quadro che emerge, che deve essere valutato in tutte le implicazioni, per individuare tempestivamente i possibili rimedi e le scelte più opportune, sia ai fini del contenimento dei costi sia al fine di evitare negative ripercussioni sull'ordinato andamento dei lavori.

Esigenza primaria che si pone, per gestire con criteri di razionalità imprenditoriale il piano degli investimenti, è quella di pervenire a maggiori certezze sulla entità dei finanziamenti necessari e sostenibili, sia dallo Stato che da RFI. In tal senso depongono anche le deliberazioni nn.18 e 19 del 13 novembre 2008 della Sezione centrale di controllo di legittimità della Corte dei conti, nelle quali è ribadito che, sulla base del quadro normativo di riferimento, la funzione programmatoria della spesa affidata al CIPE, in sede di approvazione dei progetti preliminari e definitivi delle opere pubbliche, implica la necessità dell'indicazione delle forme e fonti di finanziamento per la copertura della spesa con precisione e dettaglio, evitando indeterminatezza e genericità.



PAGINA BIANCA

**RETE FERROVIARIA ITALIANA
(RFI)**

ESERCIZIO 2007

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signor azionista,

la società, coerentemente con la propria missione, ha proceduto nel corso del 2007 all'implementazione del proprio Piano industriale (di seguito PI) 2007-2011.

E l'anno 2007 è stato un anno che ha permesso alla società di rispettare gli ambiziosi obiettivi di budget e nel contempo, seppure attraverso un faticoso iter legislativo, di riuscire ad ottenere da Ministeri competenti le risorse necessarie a finalizzare gli investimenti programmati, problema che peraltro si ripropone ogni anno con la conseguente incertezza rappresentata dai tempi e dalle modalità di applicazione della Legge Finanziaria (di seguito LF).

Nell'anno 2007 si è raggiunto, parzialmente, l'obiettivo di contrattualizzare, con i Ministeri competenti, reciproci impegni in un arco temporale pluriennale con conseguenti diritti e doveri.

L'anno 2007 ha portato alla formalizzazione tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture (di seguito MI) del Contratto di Programma (di seguito CdP) 2007-2011 parte investimenti e il 31 ottobre 2007, ottenuto il parere favorevole di Camera dei Deputati e Commissione permanente del Senato, è stato sottoscritto tra RFI e MI.

Il nuovo Contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 e ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro.

E' di particolare rilievo il fatto che in questo documento lo Stato si sia obbligato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano degli investimenti in un arco pluriennale.

Per quanto riguarda il CdP parte servizi, come già indicato nella relazione dello scorso anno, avendo RFI trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze la rendicontazione 2006 a norma degli art. 17 e 20 del CdP 2001-2005 secondo il modello di contabilità regolatoria, nel luglio del 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del MI e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF) con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali.

Nel mese di novembre la proposta di schema di CdP 2007-2011 parte servizi è stata trasmessa da RFI al MI per il seguito di competenza. Intanto per l'anno 2008 lo Stato ha previsto, per la parte di gestione corrente, stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti a carico del capitolo di pertinenza RFI.

Gli interventi effettuati hanno permesso nel consuntivo dell'anno 2007, a livello di risultato netto, di ottenere un miglioramento di oltre 250 milioni di euro rispetto al dato previsto in piano 2007-2011 e di oltre 200 milioni di euro rispetto al consuntivo dell'anno precedente.

Rispetto all'anno precedente a livello di ricavi operativi il miglioramento (11%), è in gran parte ascrivibile ai maggiori ricavi da Stato (che pesano circa il 45% sul totale ricavi) in quanto sono stati ripristinati i livelli di proventi preesistenti alla decurtazione avvenuta il precedente esercizio.

Il tutto è avvenuto, ricordiamo, in assenza dell'adeguamento del canone al tasso di inflazione programmato.

Il tema di fondo è, come delineato nel PI 2007-2011, la previsione che la capacità dell'infrastruttura, nel corso dei prossimi anni, crescerà in misura superiore alle ipotesi di sviluppo dell'offerta delle imprese ferroviarie con la necessità, per il gestore dell'infrastruttura, di poter recuperare attraverso l'offerta di altri servizi tale differenza.

Sempre rispetto al dato 2006, nel 2007 il risparmio, (-13 milioni di euro) lato costi operativi, è legato prevalentemente alla riduzione del costo del lavoro e alla riduzione degli altri costi operativi.

A livello di margine industriale (margine operativo lordo) il miglioramento del 2007 rispetto all'anno precedente è di circa +232 milioni di euro.

Complessivamente il risultato netto della società registra nel 2007 un utile pari a 16.883 mila euro rispetto ad una perdita dell'anno precedente di 196 milioni di euro.

Ricordiamo che coerentemente con gli impegni assunti nel PI 2007-2011 la società ha modificato il perimetro industriale delle proprie attività effettuando e ricevendo le seguenti scissioni:

- attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone, in favore di Ferservizi;
- aree non strumentali a favore di FS Logistica;
- ramo d'azienda – manovra – in favore di RFI.

Tutte operazioni aventi l'obiettivo, da parte di RFI, di focalizzarsi sulla propria missione così come definita dalla DL 188/03 quali primi passi verso un nuovo modello organizzativo che separi la gestione del territorio e dei fattori produttivi dall'utilizzo ottimale della disponibilità dell'infrastruttura e per la corretta definizione delle prestazioni del dimensionamento e delle caratteristiche infrastrutturali attraverso l'ottimizzazione e la semplificazione degli impianti, nonché l'efficienza e l'efficacia tecnologica, in un contesto di evoluzione dell'offerta e degli investimenti.

Coerentemente con tale impostazione si sta procedendo all'ottimizzazione nell'utilizzo del personale anche attraverso una maggiore flessibilità nell'impiego dello stesso insieme ad una attenta valutazione che tenga conto delle esigenze di distinzione territoriale e ciò ha permesso, nel singolo anno 2007, quasi di raggiungere, a livello di consistenze, l'obiettivo posto nel 2011 a fine piano.

Il tutto attraverso la definizione di rapporti di tipo contrattuale – service – tra i diversi business in una logica di trasparenza anche grazie al lavoro svolto per l'implementazione del modello di contabilità regolatoria, che permetterà alla nostra società di proseguire nell'ambizioso piano industriale approvato.

Nel corso dell'anno la società ha inoltre svolto un'ingente piano di ristrutturazione/razionalizzazione metodologica dei propri processi produttivi anche attraverso la responsabilizzazione di specifici project manager per i seguenti progetti:

- operation
- terminali merci
- rightsizing
- razionalizzazione dell'offerta
- utenze telefoniche
- utenze idriche/elettriche.

La società ha inoltre posto grande attenzione nei singoli processi applicativi alla luce delle più recenti modifiche legislative introdotte:

- prevenzione dei reati DL 231/2001
- protezione dei dati personali DL 196/2003
- attività di risk management
- sistemi di controllo interno
- monitoraggio dei piani d'azione.

L'interlocuzione con i ministeri competenti nello sforzo di operare in un quadro di regole certe e vincolanti in merito a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione di risorse, dal momento dell'approvazione della LF dell'anno all'effettivo utilizzo da parte del gestore, costituirà un aspetto di rilievo nell'attuazione degli obiettivi industriali di efficienza, modernizzazione e sicurezza che rappresentano la vera sfida dal 2008 ai prossimi anni.

Roma, 31 marzo 2008

Informazioni di carattere generale

I rapporti con lo Stato

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

Il 31 ottobre 2007, a seguito di un complesso *iter* procedurale e ottenuti i pareri favorevoli della IX Commissione permanente della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione permanente del Senato, è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture il nuovo Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Investimenti.

Le parti, il 22 maggio, avevano già siglato uno schema di Contratto approvato dal CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) nella seduta del 20 luglio 2007. Il comitato, con delibera n. 63, aveva espresso parere favorevole con talune prescrizioni invitando altresì il Ministro delle Infrastrutture a sottoporre l'atto alle competenti commissioni parlamentari per il prescritto parere.

Inoltre, RFI ha ottemperato agli obblighi di informativa ancora in essere derivanti dal precedente Contratto di Programma 2001-2005 (art. 20 comma 2 lettera e), trasmettendo ai Ministeri competenti la relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2006 (nelle due edizioni di marzo con dati di pre-consuntivo e giugno con dati definitivi) in continuità con i monitoraggi effettuati in precedenza.

Il nuovo contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 e ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale, in corso di definizione.

In termini di contenuti, i principali elementi di novità sono così riassumibili:

- modularità del piano investimenti attraverso l'identificazione di "classi" a crescente priorità, la cui composizione è già esposta in sede di contratto anziché rimandata al documento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria, noto sotto il nome di Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) che non sarà più elaborato;
- maggior ruolo del Ministero concedente nelle fasi di programmazione e di realizzazione degli investimenti per lo svolgimento delle funzioni di monitoraggio e vigilanza;
- introduzione di indicatori di misurazione di risultato e di un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore della produzione delle sole prestazioni rese da RFI, per scostamenti nei tempi, costi, spesa annua e/o numero di attivazioni previste imputabili a negligenza dello stesso;
- accorpamento in un unico atto di tutti gli impegni "stratificatisi" nel tempo attraverso l'abrogazione dei contratti in essere (CdP 2001-2005 e CdP 1994-2000 per l'ultrattività dell'atto in relazione ai relativi progetti in corso di ultimazione);
- obbligo dello Stato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie nazionali e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano Investimenti e ad eventuali esigenze finanziarie aggiuntive derivanti dalla stipula di accordi, protocolli ed intese sottoscritti dal Ministero delle Infrastrutture.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro. Gli interventi risultano articolati nelle seguenti quattro classi, in ordine di priorità; di queste, la prima rappresenta gli effettivi impegni contrattuali, mentre le altre rivestono natura programmatica:

- "Opere in corso" (Tabelle A), pari a 71 miliardi di euro;
- "Opere prioritarie da avviare" (Tabelle B), pari a 34 miliardi di euro;
- "Altre opere da realizzare" (Tabelle C), pari a 38 miliardi di euro;
- "Opere previste a completamento del Piano" (Tabelle D), pari a 46 miliardi di euro.

Rispetto alla versione siglata con il Ministero delle Infrastrutture il 22 maggio la versione sottoscritta il 31 ottobre recepisce modifiche e integrazioni nel frattempo intervenute a seguito degli eventi che vengono di seguito specificati:

- il 2 luglio è stato emanato il Decreto Legge 2 luglio 2007 n. 81, convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007 contenente disposizioni urgenti in materia finanziaria che prevede, all'art. 8 comma 3, stanziamenti addizionali per l'anno 2007 di 700 milioni di euro finalizzati alla realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- nel corso dello stesso mese di luglio, il giorno 26, è stato sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture il quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5 aprile (delibera n. 17) e del parere favorevole della IX Commissione permanente della Camera nella seduta del 28 giugno e della VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 giugno. Il quarto *Addendum* al CdP 2001-2005 è stato successivamente registrato dalla Corte dei Conti il 3 settembre 2007.

Il quarto *Addendum* ha per oggetto – relativamente al settore degli investimenti – i seguenti principali argomenti:

- ripartizione delle risorse recate in tabella D dalla Legge Finanziaria 2006 per un valore complessivo di 1.700 milioni di euro (850 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008) e finalizzate alla copertura degli investimenti per lo sviluppo, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- razionalizzazione dei fondi disponibili derivanti da economie su alcuni progetti di investimento per un valore complessivo di 54,2 milioni di euro;
- riallocazione delle risorse FESR per 9,98 milioni di euro e TEN per 151,2 milioni di euro rinvenienti dalla rendicontazione di Progetti a parziale finanziamento comunitario per un valore complessivo di 161,2 milioni di euro.

Il 1° ottobre è stato emanato il Decreto fiscale n. 159 collegato alla Finanziaria "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", successivamente convertito con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Il decreto, all'art. 2 commi 1 e 2, ha autorizzato lo stanziamento per l'anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro, così ripartite:

- 800 milioni di euro per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale previste dal Contratto di Programma 2007-2011;
- 235 milioni di euro per assicurare, per il periodo di vigenza del Contratto, la continuità nell'attività di manutenzione straordinaria della rete tradizionale, come indicato nella delibera CIPE n. 63 del 20 luglio 2006.

Si segnalano di seguito, per completezza di informazione, gli eventi più rilevanti intervenuti dopo la sottoscrizione del Contratto il 31 ottobre:

- nel mese di novembre, in ottemperanza all'art. 8, comma 1 del Contratto, RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture una proposta di indicatori di misurazione di risultato necessari alla valutazione degli impegni assunti dal Gestore, proposta sulla quale sono in corso approfondimenti e confronti tra le parti;
- il 24 dicembre è stata emanata la Legge n. 244 (Finanziaria 2008) e gli atti ad essa collegati (Legge di Bilancio n. 245 del 24 dicembre 2007 e Decreto dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2007 denominato "Ripartizione in capitoli delle Unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008").

Gli stanziamenti relativi agli investimenti in infrastrutture ferroviarie sono coerenti con quanto definito nel Contratto e risultano così ripartiti:

- autorizzazioni di cassa per 1.776 milioni di euro sul capitolo 7122 per l'anno 2008 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del CdP 2007-2011;
- autorizzazioni di cassa per 28 milioni di euro sul capitolo 7123 per l'anno 2008, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi e per il finanziamento della progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia;
- contributi quindicennali in conto impianti di 100 milioni di euro per la rete AV/AC e di 100 milioni di euro per la rete convenzionale conferiti annualmente a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
- autorizzazioni di spesa per 1.300 milioni di euro sul capitolo 7124 che rappresentano la quota relativa all'anno 2008 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 per il sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Nel mese di gennaio 2008, ai sensi dell'art. 3 del suddetto Contratto, si è proceduto ad elaborare l'aggiornamento delle tabelle del contratto ed avviarne l'iter procedurale di approvazione dei competenti Ministeri e Commissioni per tener conto delle ulteriori fonti di finanziamento nel frattempo intervenute:

- Decreto Legge n. 159/2007, per la sola parte di competenza in quanto le risorse di cassa erano state già recepite nell'Atto sottoscritto il 31 ottobre;
- riutilizzo fondi FESR 2000-2006, per 6 milioni di euro di cui 3 milioni vincolati su progetti specifici;
- FESR 2007-2013, per 1.649 milioni di euro di cui 1.181 milioni vincolati su progetti specifici;
- TEN 2000-2006 (incassi per decisioni chiuse), per 82 milioni di euro;
- TEN 2007-2013, per 131 milioni di euro di cui 88 milioni vincolati su progetti specifici;
- Enti Terzi, per 192 milioni di euro di cui 125 milioni vincolati su progetti specifici;
- art. 1 comma 965 Legge Finanziaria 2007, per 48 milioni di euro vincolati sul progetto specifico Pontremolese che conseguentemente viene trasferito pro-quota dalla Tabella D alla Tabella A.

La Commissione trasporti della Camera dei Deputati, nella seduta del 19 febbraio 2007, ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011, e nella seduta del giorno 26 febbraio 2008 la Commissione lavori pubblici del Senato ha espresso anch'essa parere favorevole.

Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione dei servizi

Con il quarto *Addendum* già richiamato sono stati contrattualizzati, in relazione agli oneri di mantenimento in efficienza/sicurezza delle linee e degli impianti e di collegamento ferroviario con le isole della Sicilia e della Sardegna (art. 7 del CdP 2001-2005), i trasferimenti correnti relativi all'anno 2006, pari a 901,8 milioni di euro (Decreto Ministero Economia e Finanza- prot. n. 17648 del 21/07/2006).

L'*Addendum* in parola prevede che, a seguito delle modifiche di scenario normativo-istituzionale, nelle more della predisposizione e sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - parte servizi, il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l'anno 2006, rimane valido fino alla sottoscrizione del nuovo atto. Ciò al fine di assicurare il mantenimento di tutti gli obblighi di gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate dallo Stato al gestore, consentendo, anche in pendenza di un nuovo atto, l'erogazione dei fondi stanziati con la Legge Finanziaria 2007 e successive.

I corrispettivi in conto esercizio recati dalla Legge Finanziaria 2007, iscritti al fondo per i trasferimenti alle imprese, sono risultati per RFI come quota immediatamente disponibile per un importo pari a 784 milioni di euro.

Il Decreto Legge n. 81 del 2 luglio, all'art. 7, ha svincolato a favore di RFI una ulteriore quota di tale fondo pari a 113 milioni di euro, precedentemente accantonata ai sensi dell'art. 1 comma 507 della stessa Legge Finanziaria, mentre all'art. 8 ha assegnato un importo aggiuntivo per RFI di 54 milioni di euro.

Inoltre, il Decreto Legge n. 159 del 1° ottobre 2007 all'art. 3 comma 1 ha provveduto ad un ulteriore sblocco per il 2007 delle quote del Fondo Trasferimenti correnti alle imprese pubbliche (pari all'80% della parte vincolata alla destinazione del Tfr) assegnando a RFI un importo di 203 milioni di euro.

L'importo complessivo disponibile per corrispettivi per servizi in conto esercizio per l'anno 2007 è risultato, quindi, pari a 1.154 milioni di euro.

In ottemperanza all'art. 15 del D.Lgs n. 188/2003, RFI si è dotata di un sistema di contabilità regolatoria, il cui modello era stato oggetto di proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già nel 2005, applicato a partire dall'esercizio 2006.

Nel mese di dicembre 2006 RFI ha trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze, la rendicontazione 2006 a norma degli artt. 17 e 20.3 del Contratto di Programma 2001-2005 secondo il modello di contabilità regolatoria definito; detta rendicontazione evidenzia le risultanze economiche della società RFI nel suo complesso e nel dettaglio dei propri business fino al risultato netto d'esercizio in coerenza con il bilancio d'esercizio 2006 approvato il 16 aprile 2007 dall'assemblea dei soci. In merito all'*iter* approvativo seguito per la definizione del nuovo contratto di programma - parte servizi, nel mese di luglio 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali.

Il contratto individua come oggetto il servizio di "disponibilità" della rete ferroviaria in concessione ad RFI, definito come: "regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura ai più alti livelli di sicurezza offerti in ambito europeo ed in condizioni *standard* di affidabilità ed efficienza".

Per la qualificazione del citato servizio, la rete è stata classificata in 6 tipologie di "Gruppi di Prodotto" secondo i criteri alla base dell'attività manutentiva, sono state inoltre previste le caratteristiche standard tecniche e prestazionali più significative per ogni gruppo di prodotto: velocità massima, sezione della linea di contatto per la trazione elettrica, tipo di armamento e sistemi di stanziamento. Per ogni gruppo di prodotto è stato definito il prezzo annuo per chilometro, fissato in corrispondenza di determinati valori del "livello di prestazione", che costituisce il valore di acquisto della relativa disponibilità.

I prezzi sono stati determinati, sulla base delle evidenze di cui al modello di contabilità regolatoria aziendale, applicando le *best practices* metodologiche indicate dalla disciplina comunitaria (2005/C 297/04).

A fronte dell'erogazione di tale servizio da parte di RFI, lo Stato si impegna a corrispondere un compenso annuo (lordo Iva), calcolato sulla base dei prezzi per ogni tipologia di linea. Al servizio di messa in disponibilità della rete si aggiungono, nell'ambito del medesimo contratto, altri servizi acquisiti dallo Stato (*Safety, Security, Navigazione*) il cui corrispettivo è fissato in ragione delle spese sostenute dal gestore per la loro produzione.

Nel mese di novembre la proposta di schema di Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Servizi è stata trasmessa da RFI al Ministro delle Infrastrutture per il seguito di competenza.

Per l'anno 2008 la Legge Finanziaria 2008 ha previsto stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti direttamente a carico del capitolo di pertinenza di RFI in luogo dello stanziamento indistinto sul "Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese" che ha caratterizzato lo stanziamento degli anni 2006 e 2007.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) con delibera n. 13 del 5 aprile il CIPE ha espresso parere positivo sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1ª fase funzionale della "linea AV/AC Milano-Verona: sub tratta Treviglio Brescia"; inoltre, nel corso della seduta del 21 dicembre 2007, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare "Rad-doppio ferroviario della Pontremolese".

Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità

Il finanziamento del progetto AV/AC

Asse Torino-Milano-Napoli

Con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007, interamente recepiti nel Contratto di Programma 2007-2011 sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture, si è consolidato il livello e le modalità di apporto dello Stato al finanziamento delle attività di completamento del progetto di investimento.

Il *Dossier* di Valutazione elaborato da RFI nel 2006 alla luce dei provvedimenti normativi citati, ha sancito la nuova struttura finanziaria del progetto che individua, unitamente alle risorse stanziato dallo Stato, il ricorso al mercato finanziario quale modalità aggiuntiva di copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto. Nel corso del 2007 si è proceduto ad un ulteriore affinamento del *Dossier* di Valutazione del progetto che è stato portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di RFI il 15 novembre 2007.

Il finanziamento per l'esercizio 2007 degli interventi relativi al Progetto è stato assicurato dall'attuazione dei provvedimenti di finanza pubblica recati dalla Legge finanziaria 2007, già descritti nelle Informazioni di Carattere Generali del Bilancio d'Esercizio 2006 cui si rimanda, e da operazioni con la Capogruppo per il reperimento di risorse dai mercati finanziari.

Con riferimento al reperimento delle risorse dai mercati finanziari si rimanda al medesimo punto delle Informazioni Generali del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene al contratto di mutuo stipulato da Ferrovie dello Stato con Cassa Depositi e Prestiti SpA (di seguito CDP) da destinare alla realizzazione del Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli pari a circa 1.062 milioni di euro.

Nel corso del 2007 tale somma è stata interamente messa a disposizione di RFI e TAV dalla Capogruppo per la prosecuzione dei lavori e complessivamente sono stati erogati 142 milioni di euro a RFI e 920 milioni di euro a TAV. La regolazione dei rapporti *intercompany* è avvenuta mediante la sottoscrizione nei mesi di gennaio e febbraio 2008 di appositi contratti di finanziamento tra RFI, TAV e la Capogruppo di importo pari alla quota di netto ricavo ricevuta e aventi condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto sottoscritto con CDP.

Ulteriori risorse per il proseguimento dei lavori sono state reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 10 agosto 2007, da parte della Capogruppo di un contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 1 miliardo di euro. Tale importo è stato messo a disposizione dalla Capogruppo alle due società mediante la sottoscrizione, avvenuta il 17 settembre 2007, di contratti *intercompany*, aventi condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto principale sottoscritto con BEI. Alla data del 31 dicembre 2007, sono stati erogati, secondo le necessità finanziarie del Progetto, 39 milioni di euro a RFI e 388 milioni di euro a TAV.

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato nel corso dell'esercizio 2007 ammontano:

- a 100 milioni di euro, costituenti l'annualità 2007 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006, oggetto dell'operazione di attualizzazione sopra citata: tali contributi sono stati destinati al pagamento del servizio del debito nei confronti della Capogruppo a valere sugli impegni a sua volta assunti nei confronti di CDP mediante la sottoscrizione del contratto di cui sopra;
- a 320 milioni di euro, pari alla quota dell'80% dell'annualità 2007 dei contributi previsti all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007. Tale quota, sottoposta al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stata sbloccata dall'art. 3 del decreto-legge n. 159 del 2007, successivamente convertito nella Legge n. 222 dello stesso anno.

Ulteriori esigenze finanziarie del Progetto AV/AC sono state soddisfatte con l'incasso di contributi dalla Comunità Europea ed a valere sul Fondo di Rotazione, per i cui dettagli si fa rimando al paragrafo relativo ai "Finanziamenti per Investimenti" della presente Relazione sulla Gestione.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Come indicato nel Bilancio 2006, con l'accollo a carico dello Stato del debito contratto nell'ambito dei finanziamenti ISPA, disposto dalla Legge Finanziaria, sono state avviate le attività per la liquidazione del patrimonio separato costituito da ISPA a garanzia dei creditori: tale operazione, attualmente in fase di perfezionamento, consentirà la liberazione dei crediti e dei proventi derivanti dallo sfruttamento economico della Linea Torino-Milano-Napoli, precedentemente vincolati nella destinazione al rimborso dei finanziamenti concessi da ISPA, permettendo di coprire i fabbisogni residui del Progetto mediante ricorso al mercato dei capitali tramite operazioni di finanza strutturata, il cui rimborso sarà appunto assicurato dai futuri crediti e proventi delle linee AV/AC.

Inoltre al 31 dicembre 2007 risultano in essere i contratti stipulati nell'ambito della L. 78/1994, di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche:

Finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio pre- ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
Banche:						
BEI	9/04/1998	361.520	Fisso al 5,44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	258.228	Fisso al 5,26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	1.000.000	Variabile ⁽²⁾	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
BEI	14/07/2000	500.000	Stabilito in fase di erogazione ⁽³⁾	15/12/2008	15/12/2000	(1)
BEI	15/12/2000	32.000	Variabile ⁽²⁾	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
BEI	28/12/2001	200.000	Stabilito in fase di erogazione ⁽³⁾	15/06/2010	15/06/2002	(1)
BEI	14/10/2002	300.000	Stabilito in fase di erogazione ⁽⁴⁾	15/06/2011	15/06/2003	(1)
		2.651.748				
Altri Finanziatori:						
Cassa Depositi e Prestiti	15/03/2001 ^{(5) (6)}	232.406	Fisso al 5,50%	30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Cassa Depositi e Prestiti	12/01/2001 ^{(5) (6)}	250.000	Variabile ⁽⁷⁾	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
		482.406				
TOTALE		3.134.154				

¹ A trenta anni dalla data di ogni erogazione.

² Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

³ Fisso per ognuna delle tranche utilizzate.

⁴ Fisso per le prime tre tranche, variabile per le successive.

⁵ La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della società (il 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

⁶ La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della società (il 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

⁷ Il tasso è stato convertito da variabile a fisso di un'operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito

⁸ Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

Su alcuni dei contratti di finanziamento sopra riportati, TAV ha stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap*, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse; tali contratti sono stati parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma-Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" della Nota Integrativa al paragrafo "Strumenti finanziari derivati", a cui si fa rimando.

Il resto del Sistema AV/AC: Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi)

Con la sottoscrizione del Contatto di Programma 2007-2011 il finanziamento del resto del sistema AV/AC è stato ricondotto nell'alveo degli investimenti finanziati dallo Stato con differenti livelli di priorità.

La progettazione della Milano-Verona, limitatamente alla tratta Treviglio-Brescia e la progettazione del Nodo di Verona sono collocate nel Contratto di Programma tra le opere in corso di esecuzione e le relative attività dispongono della copertura finanziaria da parte dello Stato.

In relazione al disposto del Decreto Legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con la Legge n. 40 del 2 aprile 2007, che ha disposto la revoca delle concessioni rilasciate a TAV limitatamente alle tratte Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi), il CIPE con delibera n. 13 del 5 Aprile 2007 ha disposto che la subtratta AV/AC Treviglio-Brescia, quale 1ª fase funzionale della linea AV/AC Milano-Verona sarebbe dovuta essere affidata in appalto mediante gara ad evidenza pubblica, ai sensi del D.Lgs n. 163/2006.

RFI, per dare attuazione a quanto stabilito dal CIPE, ha avviato il processo di revisione e adeguamento del progetto definitivo della tratta Treviglio-Brescia che il *General Contractor* stava predisponendo per il successivo *iter* autorizzativo.

Le altre attività del resto del sistema e segnatamente:

- le attività realizzative della Treviglio – Brescia e la tratta relativa al Terzo Valico dei Giovi inserite nel Contratto di Programma 2007-2011 in "Tabella B "Opere prioritarie da avviare",
- le attività realizzative del Nodo di Verona, il completamento della linea Milano-Verona, unitamente alla tratta AV/AC Verona-Padova collocate nel Contratto di Programma in "Tabella C – Altre opere da realizzare",

sono attualmente prive della copertura finanziaria integrale che dovrà essere reperita con futuri stanziamenti dello Stato.

Rapporto con i clienti

Generalità

Il mercato di riferimento di RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai sensi del D.Lgs. 188/2003, è costituito da imprese ferroviarie e da soggetti richiedenti; in quest'ultima fattispecie, oltre alle imprese ferroviarie, rientrano anche "Persone fisiche o giuridiche con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto ferroviario, che non svolgano attività di intermediazione (D.Lgs 188/03 art 3 b)".

L'oggetto del rapporto contrattuale è costituito nel primo caso dalle tracce orarie – contratto di utilizzo dell'infrastruttura – con durata annuale (il periodo di validità di un orario ferroviario), nel secondo caso dalla capacità di infrastruttura espressa in termini generali – Accordo Quadro – con durata pluriennale, di norma cinque anni estendibili fino a dieci "A motivo dell'esistenza di contratti commerciali specifici connessi a investimenti o rischi di particolare rilievo strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita (D.Lgs 188/03 art 23.5)".

Relativamente alle imprese ferroviarie ad oggi il mercato vede:

- n. 49 Licenze rilasciate dal Ministero dei Trasporti;
- n. 25 nuove imprese ferroviarie certificate in sicurezza da RFI;
- n. 12 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di "Traffico Merci" con nuove imprese ferroviarie;
- n. 7 Contratti di utilizzo per lo svolgimento di "Traffico Viaggiatori" a livello locale con le nuove imprese ferroviarie;
- n. 2 imprese ferroviarie interessate ad Accordo Quadro per servizi su infrastruttura AV/AC.

Il mercato segue un trend di crescita consolidato con una quota che complessivamente supera di poco il 2% ma raggiunge il 10% sui servizi merci.

Relativamente ai cosiddetti "richiedenti" non imprese ferroviarie il mercato vede:

- n. 21 regioni o Province Autonome come potenziali clienti di RFI;
- n. 7 Regioni titolari di Accordo con RFI per capacità destinata a servizio pubblico locale;
- n. 1 soggetto privato per capacità destinata a servizi charter passeggeri.

Pedaggio

Generalità

Per la fatturazione del 2007, tutte le imprese ferroviarie hanno aderito alla metodologia di rendicontazione del pedaggio per $t \cdot km$ anziché per singolo treno, basata sulla applicazione del DM43/T2000 e successive modifiche e integrazioni, coerente con le indicazioni della Direttiva UE 14/2001 il cui art 7.6 evidenzia che "Per evitare fluttuazioni sproporzionate e indesiderate i diritti possono essere espressi in medie calcolate su un ragionevole numero di servizi ferroviari e periodi".

Nel 2007 si è registrato un decremento dei volumi di produzione dello 0,89% e dell'introito complessivo da pedaggio dello 0,1%. Tale flessione è connessa alla riduzione dei programmi attuata da Trenitalia con l'adeguamento d'orario del 10 giugno 2007. Tuttavia, la buona tenuta degli introiti da pedaggio, evidenzia che sono state utilizzate tracce orarie con più alto valore economico, neutralizzando così anche la mancata autorizzazione di adeguamento al tasso di inflazione programmata, richiesto reiteratamente da RFI al Ministero dei Trasporti.

Nel 2007 è stato applicato per la prima volta il pedaggio AV/AC essendo il 2006 un anno di preesercizio. Tale pedaggio è calcolato conformemente al Decreto 18T del 18 agosto 2006, ponendo la parte fissa pari a 0 e la parte variabile pari 13,1196 euro a km. Detto decreto ribadisce il costo dell'energia elettrica pari a 0,332 euro a km, come già fissato dal DM 43 T.

Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti dal pedaggio rappresentano la voce più significativa del conto economico di RFI: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 97%.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze fanno registrare nel 2007 sia per il settore merci sia per quello viaggiatori un incremento di circa il 28%.

Sconto ex DM. 44T/2000

Il giorno 3 agosto 2007 è stato pubblicato sulla GU n. 179, il DM 11 luglio 2007 n. 92 T concernente l'applicabilità dello sconto sul canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il decreto afferma in maniera chiara che: "L'applicabilità dello sconto K2 resta in ogni caso condizionata all'effettiva corresponsione di appositi contributi da parte dello Stato al gestore dell'infrastruttura in assenza dei quali non sussiste alcun obbligo da parte del gestore medesimo di applicare il predetto sconto né il diritto delle imprese ferroviarie a rivendicare l'applicazione..." e definisce in modo inequivocabile che "...il presupposto di applicazione dello sconto K2 è da ritenersi venuto meno a partire dal 1° gennaio 2006".

Pertanto alla luce del DM 92 T, il gestore ha richiesto l'integrale corresponsione del pedaggio alle cinque imprese ferroviarie (Rail Traction Company, Nord Cargo, SBB Cargo Italia, Railion Italia e Hupac), che ai sensi dell'art 37 D.Lgs. 188/03 avevano presentato ricorso all'Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari (URSF) del Ministero dei Trasporti.

Le imprese ferroviarie ricorrenti non hanno ancora coperto il credito relativo al pregresso, in attesa che il TAR si pronunci sul ricorso presentato dalle imprese ferroviarie avverso il DM. Il 22 gennaio 2008 il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale ha respinto il ricorso presentato dalle su esposte imprese ferroviarie in quanto "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria ha completato la predisposizione dei sottosistemi di terra e delle prescrizioni tecniche al fine della circolazione dei treni con agente unico".

Servizi accessori

I servizi accessori ex art. 20 D.Lgs. 188/2003 erogati nel corso dell'anno 2007, sono i seguenti:

- assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali, nel rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione del trasporto, nel monitoraggio della regolare circolazione, nella scorta tecnica del convoglio ove necessaria;
- preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori, consistente nella fornitura della relativa energia elettrica all'impresa ferroviaria prima dell'ingresso in traccia;
- rifornimento idrico, consistente nella fornitura di acqua non potabile per il materiale rotabile;
- fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- apertura/abilitazione impianti e/o linee chiuse/impresenziate, a richiesta delle imprese ferroviarie, oltre il periodo di apertura/abilitazione indicato in PIR;
- sgombero dell'infrastruttura per mezzo di locomotive in composizione ai treni delle imprese ferroviarie, estranea alla causa di ingombro.

Il valore economico registrato nel 2007 complessivamente risulta costante rispetto all'anno precedente.

Accesso alla rete di comunicazione GSM-R

Ad oggi hanno accesso alla rete di telecomunicazione per i collegamenti di servizio terra/treno GSM-R n. 16 imprese ferroviarie insieme ad altri soggetti qualificati che hanno accettato le condizioni generali del servizio offerto nonché il sistema tariffario 2005. Con l'evoluzione della rete GSM-R rispetto al primo periodo di esercizio è stato predisposto dalla società un nuovo Sistema Tariffario (edizione 2007) utilizzato a partire dal mese di febbraio 2007, che è stato accettato dai soggetti interessati.

Rispetto al 2006 si è registrato un incremento del fatturato del 52%.

Customer Care/Customer satisfaction

Le imprese ferroviarie operative sono state coinvolte in un'indagine mirata a misurare il grado di soddisfazione percepito, con focalizzazione sulla qualità delle relazioni tra RFI e le imprese ferroviarie a diversi livelli, tutti egualmente legati al tema dell'accesso, dalla richiesta di informazioni, alle fasi ante e post contratto, attraverso la compilazione di un questionario sul rapporto cliente/fornitore.

I risultati emersi dalla rilevazione hanno indicato che la valutazione complessiva del livello di soddisfazione del Cliente è da collocare oltre la sufficienza e si è individuato nell'attività di comunicazione la base per azioni e strategie future.

Performance Regime

Anche per il 2007 è stata seguita la stessa prassi di invio dei dati tecnici ed economici alle imprese ferroviarie, già illustrata al medesimo punto nella relazione sulla gestione del bilancio di esercizio 2006.

Navigazione

Generalità

Il 2007 è stato caratterizzato da un lato dal grave sinistro che ha coinvolto la nave Segesta *Jet* e dall'altro da una forte tensione sindacale dovuta al programma di adeguamento delle tabelle di armamento delle navi bidirezionali.

Relativamente agli elementi caratteristici del 2007 sia con la Sardegna sia con la Sicilia, si riportano i principali dati che hanno caratterizzato la gestione del periodo in esame.

Sardegna

Si è verificata l'interruzione del servizio di traghettamento per 14 giorni a causa alla sosta improrogabile della Nave Traghetto (N/T) Garibaldi per lavori di manutenzione straordinaria ed alla contestuale indisponibilità di una nave di riserva. Successivamente è stata utilizzata la N/T Scilla proveniente dall'impianto di Messina.

Tale interruzione del servizio e la riduzione della domanda (in termini di carri traghetti) da parte di Trenitalia, hanno comportato che i carri traghetti sono stati n. 16.675 con una riduzione del 16,3% rispetto al 2006, la merce trasportata netta è stata pari a 58.108 tonnellate con una diminuzione del 17,8% rispetto al 2006 e la merce trasportata lorda è stata pari a 94.626 tonnellate con una riduzione del 17,9% rispetto al 2006.

Sicilia

Nel 2007 la situazione dei singoli business è stata la seguente:

- Trasporto gommatto pesante: incremento dei ricavi del 7,4%. Va precisato che a fronte di un forte incremento del primo semestre del 2007, nel secondo semestre si è registrata una riduzione del trend, dovuta ad una contrazione del mercato di riferimento, da relazionare sia all'introduzione dell'ecobonus a favore del cabotaggio, sia al calo della domanda;
- Trasporto autovetture: riduzione dei ricavi dell'11,7% in massima parte riferibile al segmento turistico (riduzione della domanda luglio/settembre);
- Trasporto passeggeri veloce: riduzione dei ricavi del 9,6% dovuta per la prima metà dell'anno alla riduzione dell'offerta (incidente Segesta) e per il secondo semestre dall'entrata nel mercato di un nuovo vettore (ottobre/dicembre).

L'esercizio ferroviario è stato sviluppato secondo programma, eccezione fatta per il sinistro della nave Segesta. I dati caratteristici nel 2007 sono stati i seguenti:

- corse programmate navi 4 binari n. 20.394 di cui corse rese n. 19.636;
- carrozze passeggeri trasportate n. 66.866 con una riduzione del 6,3% rispetto al 2006;
- carri merci trasportati n. 112.190 con una riduzione del 3,2% rispetto al 2006;
- corse programmate bidirezionali ferrocisterne n. 4.062 di cui corse rese 3.629;
- ferrocisterne trasportate n. 8.592 con un'incremento del 2,6% rispetto al 2006.

Principali eventi dell'anno

Gennaio

Scissione parziale di TAV “Nodo di Roma”

Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei Principali eventi dell'anno nella relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio 2006 al mese di ottobre. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE NODO DI ROMA	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	129.584.386	51.588.464.516
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	3.296.417.797	(94.172.581)	3.202.245.216
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	(760.962)	130.848.724
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	62.019.649.634	34.650.843	62.054.300.477
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Crediti			
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	39.095.281	(3.491.030)	35.604.251
5. Verso altri			
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	7.977.679	2.861.991.886
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	5.484.360.415	4.486.650	5.488.847.065
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	39.137.493	67.562.510.654

Importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE NODO DI ROMA	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	0	33.298.030.449
D. DEBITI			
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	31.353.830	99.524.110
TOTALE D. DEBITI	5.233.397.125	31.353.830	5.264.750.955
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	7.783.663	270.762.530
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	262.978.867	7.783.663	270.762.530
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	39.137.493	67.562.510.654

Importi in euro

Come previsto dalla convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003 sul suddetto nodo è in corso il collaudo tecnico amministrativo ad opera di una commissione collaudatrice di esperti esterni incaricati da RFI. Inoltre alcune procedure tecnico/amministrative ancora da completare sul nodo oggetto di scissione sono state analiticamente descritte in uno specifico allegato agli atti di scissione e rimangono nella piena responsabilità realizzativa della società TAV anche se svolte sui cespiti trasferiti ad RFI.

Scissione parziale di TAV "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano"

Per i contenuti della scissione si rimanda a quanto illustrato nei principali eventi dell'anno nella relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio 2006 al mese di ottobre.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali al 30 giugno 2006. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, è stata determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2006. La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE TORINO-NOVARA	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	51.458.880.130	4.372.557	51.463.252.686
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	3.296.417.797	(13.991.668)	3.282.426.129
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	131.609.686	(564.798)	131.044.888
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	62.019.649.634	(10.183.909)	62.009.465.725
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Crediti			
2. Verso imprese controllate			
- esigibili oltre l'esercizio successivo	512.121.481	14.535.614	526.657.095
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	6.493.632	2.860.507.839
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	5.484.360.415	21.029.246	5.505.389.661
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	10.845.337	67.534.218.498

Valori in euro

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 31.12.2006	2° SCISSIONE TORINO-NOVARA	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	0	33.298.030.449
D. DEBITI			
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	68.170.280	4.519.962	72.690.242
TOTALE D. DEBITI	5.233.397.125	4.519.962	5.237.917.087
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	262.978.867	6.325.375	269.304.242
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	262.978.867	6.325.375	269.304.242
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	10.845.337	67.534.218.498

Valori in euro

Come previsto dalla convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003 sulle suddette tratte scisse è in corso il collaudo tecnico amministrativo ad opera di una commissione collaudatrice di esperti esterni incaricati da RFI.

Convenzione Quadro tra RFI SNCF e RFF

Nel mese di gennaio 2007 è stata stipulata la convenzione quadro tra RFI e SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer*) e RFF (*Réseau Ferré de France*), con decorrenza retroattiva dal 1° gennaio 2006, che concerne la gestione delle infrastrutture sui tronchi di linea di confine di Modane e Ventimiglia risalente ai "trattati tra SNCF e l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la gestione della stazione comune di Modane e della sezione di linea da Modane al confine del 16 e 17 dicembre 1953 e per la gestione della stazione comune di Ventimiglia e della sezione di linea da Ventimiglia al confine del 16 e 17 dicembre 1953", susseguenti all'accordo intergovernativo tra Francia e Italia del 29 gennaio 1951.

Per i dettagli si rimanda a quanto illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio del Bilancio 2006, nel mese di gennaio 2007.

Scissione parziale di RFI

"Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone"

Il 1° gennaio 2007 ha avuto efficacia, contabile e fiscale, la scissione parziale del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore della società del Gruppo Ferservizi, i cui dettagli sono illustrati nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio del Bilancio 2006, nel mese di gennaio 2007, a cui si fa rimando.

La scissione parziale in oggetto, effettuata sulla base della situazione patrimoniale al 31 ottobre 2006, ed aggiornata alla data di efficacia della scissione, ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE FACILITIES	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
II. Immobilizzazioni materiali			
4. Altri beni	90.434.547	(60.107)	90.374.440
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	62.019.649.634	(60.107)	62.019.589.527
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
II. Crediti			
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	915.974.771	(5.586.108)	910.388.663
5. Verso altri			
a. altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	449.575.881	(2.053.323)	447.522.558
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.854.014.207	(255)	2.854.013.952
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	5.484.360.415	(7.639.686)	5.476.720.729
TOTALE ATTIVO	67.523.373.161	(7.699.793)	67.515.673.368

Valori in euro

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 31.12.2006	SCISSIONE FACILITIES	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO			
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	3.730.333	(35.000)	3.695.333
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	33.298.030.449	(35.000)	33.297.995.449
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
7. Altri	1.248.272.710	(119.379)	1.248.153.331
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	27.516.148.135	(119.379)	27.516.028.756
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.212.818.585	(6.507.111)	1.206.311.474
D. DEBITI			
7. Debiti verso fornitori			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	1.732.629.551	(116.139)	1.732.513.412
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	127.423.289	(185.042)	127.238.247
14. Altri debiti			
b. verso altri			
- <i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	247.141.191	(737.122)	246.404.069
TOTALE D. DEBITI	5.233.397.125	(1.038.303)	5.232.358.822
TOTALE PASSIVO	67.523.373.161	(7.699.793)	67.515.673.368

Valori in euro

Rimborso credito Iva

Nel mese di gennaio 2007 è stato rimborsato ad RFI da Ferrovie dello Stato SpA, nell'ambito della procedura Iva di Gruppo, un credito Iva pari a 19.527.773 euro.

Definizione contenzioso Viacom Express (ex Smafer)

Il 16 gennaio 2007 è stato definito un atto transattivo con la società Viacom Express (ex Smafer – oggi CBS Outdoor) che ha riguardato una diversa interpretazione del contratto inerente la pubblicità nelle stazioni e sui treni relativamente alla metodologia di calcolo del canone minimo garantito per gli esercizi 2000, 2001, 2002, 2003 fino a giugno 2004, data di scadenza della convenzione del 1992 tra Ferrovie dello Stato e Viacom Express. Gli effetti di tale transazione sono stati recepiti nel bilancio 2006 a cui si fa rimando per ulteriori informazioni.

Sinistro Segesta Jet

Il 15 gennaio la nave veloce per trasporto passeggeri Segesta Jet, della flotta sociale, in navigazione tra Reggio Calabria e Messina, è entrata in collisione con la nave portacontainer Susan Borchard in navigazione verso il Medio Oriente.

Nella collisione hanno perso la vita quattro componenti dell'equipaggio della Segesta Jet, dipendenti di RFI; la nave ha subito danni che ne fanno prevedere la "perdita totale".

Sul sinistro sono state aperte tre inchieste, tuttora in corso: una di RFI, una della Procura della Repubblica di Messina ed una del Ministero dei Trasporti.

Si rappresenta che, anche qualora venisse accertata una responsabilità di RFI nell'accaduto, sia i danni alla nave, per un importo pari a circa il suo valore di iscrizione a Libro cespiti, che i danni a terzi, sono coperti dalle polizze assicurative in vigore.

Febbraio

Rete AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, di cui si è illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio nel mese di febbraio 2007 del Bilancio 2006 a cui si fa rimando, con ordinanza del 23 maggio 2007 il TAR del Lazio ha disposto, in relazione ai ricorsi presentati dai *General Contractor* affidatari delle tratte AV/AC di cui trattasi, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia della Comunità Europea ai sensi dell'art. 234 del Trattato, della questione interpretativa relativa all'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, convertito con modificazioni nell'art. 13 della legge n. 40 del 2 aprile 2007, con riferimento alle disposizioni di cui agli articoli n. 43, 49 e 56 del Trattato ed ai principi comunitari in materia di certezza del diritto e di tutela dell'affidamento. Inoltre, nelle more della definizione della questione interpretativa come sopra rimessa in via pregiudiziale alla Corte di Giustizia, il TAR del Lazio ha sospeso l'esecuzione degli atti impugnati, adottati in conseguenza della revoca delle concessioni rilasciate nei confronti di TAV per le tratte AV/AC Milano-Verona, Milano-Genova e Verona-Padova, sospendendo altresì il giudizio in corso fino alla pronuncia della Corte di Giustizia della Comunità Europea sulla prospettata questione pregiudiziale.

Avverso tale ordinanza, rispettivamente RFI, TAV, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Ministero dei Trasporti, il 10 settembre 2007 hanno dispiegato appello presso il Consiglio di Stato, chiedendo l'annullamento della ordinanza medesima e delle misure cautelari ivi disposte, con ogni conseguenza di ragione e di legge.

In esito all'udienza del 9 ottobre 2007, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 5211/2007 ha accolto i ricorsi in appello, previa riunione degli stessi e, per l'effetto, in riforma dell'ordinanza cautelare impugnata, ha respinto la domanda cautelare proposta in primo grado dai Consorzi appellati.

Pertanto, a seguito della predetta ordinanza del Consiglio di Stato, il contenzioso in questione prosegue allo stato presso la Corte di Giustizia della Comunità Europea, cui, come detto, il TAR Lazio ha rimesso la questione.

Società terminalistiche

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato l'8 febbraio 2006 ha segnalato con la AS 365 prot. 13243/06 le proprie perplessità in merito alla gestione dei terminali intermodali sulla rete italiana ai sensi dell'art. 20 del D.lgs. n.188/2003 nonché all'acquisizione del controllo di CEMAT SpA da parte di Trenitalia SpA controllata del Gruppo FS.

La società CEMAT, in virtù di una consuetudine risalente al regime di monopolio dei servizi ferroviari riconducibile all'ex azienda autonoma Ferrovie dello Stato, fornisce *de facto* servizi di terminalizzazione in 20 dei 46 terminali affidati in concessione ad RFI, influenzando in tal modo pesantemente le attività di trasporto, potendo determinare la priorità tra le imprese che vi accedono, le modalità di fornitura e il livello delle tariffe. Tale circostanza determina una situazione di asimmetria fra i concorrenti nel mercato del trasporto di cui deve necessariamente farsi carico RFI assumendo direttamente la produzione di tali servizi ovvero affidando i servizi a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie.

RFI ha condiviso nell'ambito del Gruppo FS le strategie finalizzate ad assicurare, sotto la propria responsabilità, la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico, secondo la logica desumibile dalle indicazioni del MIT e riportate nelle bozze dei decreti attuativi del D.Lgs. n. 188/2003.

E' stato identificato, quindi, il reticolo ottimale dei terminali in grado di assicurare la copertura di tutta la rete per i bacini di traffico ed RFI ha individuato gli impianti che, *in primis*, dovranno rientrare sotto la responsabilità del gestore dell'infrastruttura.

Conseguentemente è stata avviata la ricognizione dei rami di azienda (risorse, personale, contratti, etc.) associati agli impianti identificati per predisporre la cessione da CEMAT, attuale gestore, ad RFI, previo idoneo processo di analisi e adeguata valorizzazione.

Interventi sul capitale sociale

Il 23 giugno 2006 l'Assemblea Straordinaria dei Soci ha deliberato l'aumento del capitale sociale, versato e sottoscritto dall'unico socio Ferrovie dello Stato SpA il 31 gennaio 2007 per un importo pari a 250.000.000 euro.

La dichiarazione di aumento del capitale sociale da 32.603.697.107 euro a 32.853.697.107 euro è stata depositata il 23 febbraio 2007 al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma.

Al riguardo si precisa che il suddetto aumento è relativo alla capitalizzazione di RFI ampiamente commentata nei principali eventi dell'anno del Bilancio 2006, nel mese di giugno 2006, cui si fa rimando.

Marzo

Accordi con Enti Locali

Il 20 marzo 2007 è stato stipulato con il Comune di Milano un accordo che definisce, a livello quantitativo generale, interventi di potenziamento del sistema ferroviario milanese ed interventi di riassetto urbanistico di un'estesa area (circa 1.000.000 mq) inserita nel tessuto urbano di Milano.

Aprile

Contratto per l'attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone

Dal 2 aprile 2007 è in vigore il nuovo contratto tra Ferservizi, RFI, Trenitalia ed Italferr che regola l'attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda che ha avuto effetto contabile e fiscale a partire dal 1° gennaio 2007, come descritto nei principali eventi del mese di gennaio della presente relazione.

Contratti S.EL.F. - RFI

Il 16 aprile 2007 sono stati stipulati tra S.EL.F. e RFI i seguenti contratti:

- di locazione, in forza del quale questa società ha assunto la piena disponibilità delle linee elettriche (863,718 km) di proprietà di RFI, facenti parte della Rete di Trasmissione Nazionale;
- di affidamento, da parte di questa società a RFI, delle prestazioni di esercizio e di manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete di trasmissione nazionale in locazione a S.EL.F., il cui canone è pari a quanto percepito dal gestore (TERNA) in forza della stipulanda convenzione al netto del corrispettivo previsto nel contratto di locazione con RFI e dei propri costi di struttura.

I contratti sopra indicati dovranno essere allegati alla convenzione che, alla stessa stregua del D.M. 22 dicembre 2000, dovrà essere stipulata tra S.EL.F. e TERNA.

La sottoscrizione di tale atto permette a S.E.L.F., veicolo societario predisposto da RFI in ottemperanza del c.d. Decreto Bersani (D.Lgs. n. 79/99), di vedere inseriti nella Rete di Trasmissione Nazionale oltre ai 712,08 km della rete elettrica di RFI, già in tale ambito e per i quali TERNA corrisponde – direttamente ad RFI – un canone annuo, ulteriori 151,638 km, già individuati dal DM 23 dicembre 2002.

Giugno

Nomina nuovo amministratore delegato

Il 25 giugno 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha nominato amministratore delegato l'ing. Michele Mario Elia, conferendogli i poteri, gli incarichi ed i mandati attribuiti da precedenti delibere del Consiglio ed ancora in corso, tra cui quelli relativi al progetto "Pegasus" ed alla rivista "Argomenti RFI".

Luglio

Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007

Con Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 151 sono state emanate "Disposizioni urgenti in materia finanziaria", che prevedono stanziamenti addizionali alla Legge Finanziaria per l'anno 2007 anche al Gruppo FS. Il 2 agosto 2007 il suddetto decreto è stato definitivamente approvato e convertito in Legge con atto del Senato n. 1739 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007.

In particolare relativamente all'anno 2007 per RFI è previsto uno stanziamento addizionale in conto impianti ed in conto esercizio, come meglio evidenziato nel paragrafo "Rapporti con lo Stato".

Servizio di Polizia ferroviaria

Il 3 luglio 2007, con disposizione di Gruppo dell'AD di FS, è stata trasferita la gestione relativa al servizio di Polizia ferroviaria da FS ad RFI che, in maniera centralizzata per tutto il Gruppo e in una logica di service verso le altre società del Gruppo, in continuità con le modalità già utilizzate da FS fino ad oggi, ne verifica l'attuazione, producendo periodica reportistica alle competenti strutture delle società interessate.

Ciò al fine di favorire la massimizzazione delle sinergie e la razionalizzazione dei costi per il Gruppo in ambito di protezione aziendale, con particolare riferimento agli aspetti legati al presidio delle esigenze connesse al servizio di Polizia ferroviaria.

Corridoio 5: nasce il GEIE per il tratto Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest

Nel mese di Marzo 2005 è stato siglato tra la Commissione Europea e gli *stakeholders* ferroviari (CER, EIM, UNIFE, ERA, UIC) un *Memorandum of Understanding* (MoU) con il quale i firmatari si impegnano a promuovere la realizzazione di collegamenti ferroviari interoperabili.

Sono stati definiti 6 corridoi interoperabili europei prevalentemente dedicati al traffico merci internazionale di lunga distanza, selezionati come prioritari per volume di traffico e considerati di importanza strategica per accelerare lo sviluppo dell'interoperabilità anche su altre linee/aree europee.

Al fine di garantire l'impegno dei singoli Paesi alla realizzazione dell'opera, la Commissione Europea ha sollecitato l'impegno esplicito da parte dei rispettivi Ministeri e la costituzione di un GEIE che possa fungere

da interfaccia unico verso la Commissione Europea, rappresentando tutte le istanze tecniche ed amministrative del corridoio, con particolare riferimento alla gestione delle richieste di finanziamento ed alle connesse attività.

Il 19 luglio 2007 è stato costituito a Roma il Gruppo Europeo di Interesse Economico (GEIE) per l'interoperabilità delle reti ferroviarie del corridoio "D" Valencia-Lione-Torino-Lubjana-Budapest, nell'ambito del Corridoio 5 (Lisbona – Kiev): i soci fondatori sono i gestori dell'infrastruttura ferroviaria di Spagna (ADIF), Francia (RFF), Slovenia (SZ) ed Italia (RFI).

Michele Mario Elia, amministratore delegato di RFI, è stato nominato presidente.

Nel corso della prima assemblea generale, riunitasi a Roma, i soci del GEIE "Corridoio D" hanno deliberato la presentazione di richiesta di co-finanziamenti comunitari (pari al 50% del valore dei costi di realizzazione) per l'installazione del sistema interoperabile di distanziamento in sicurezza dei treni (ERTMS-ETCS). Per i dettagli si rimanda al paragrafo tecnologie integrate AV, della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Stipula del quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005

Il 26 luglio 2007 è stato stipulato il quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005, trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture il 30 luglio 2007 alla Corte dei Conti per la sottoposizione al controllo preventivo di legittimità e per gli ulteriori adempimenti di competenza e da quest'ultima registrato il 3 ottobre 2007. Per maggiori approfondimenti si fa rimando al paragrafo dei Rapporti con lo Stato della presente Relazione sulla gestione.

Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze inerente la determinazione delle quote annue di ammortamento ai fini fiscali

Il 23 luglio il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato un Decreto con cui viene stabilito che *"ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria sono determinate per RFI in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto ai fini civilistici dall'articolo 1 comma 87 della legge 23 dicembre 2005 n. 266 integrati da quanto previsto dal comma 86 nella parte in cui prevede che i contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e quindi non riducono il valore fiscale del bene"*.

Agosto

Accordo RFI-Centostazioni sugli spazi occupati dal Dopolavoro ferroviario (DLF) nelle stazioni del network Centostazioni

Il 6 agosto 2007 è stato sottoscritto un accordo tra RFI e Centostazioni sugli spazi occupati dal DLF nelle stazioni in gestione di Centostazioni i cui effetti sono recepiti nel presente Bilancio.

Collaudo della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma-Gricignano

Il 27 agosto 2007 l'amministratore delegato di RFI ha approvato il Collaudo e relativo *Addendum* della tratta AV/AC Roma-Napoli – 1° Lotto funzionale Roma – Gricignano, a seguito della conclusione dell'iter tecnico e amministrativo di collaudo delle opere completate entro il 19 dicembre 2005.

Settembre

Accordo quadro su linee AV/AC

Il 10 settembre 2007 il Ministero dei Trasporti ribadisce che il rilascio della licenza e del successivo titolo autorizzatorio per l'esercizio del trasporto ferroviario prevede che le imprese debbano rispondere ai requisiti previsti dall'art. 7, comma 1, del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188, in particolare *"che dispongano direttamente, o si impegnano, con la presentazione di un dettagliato piano aziendale, a disporre dal momento dell'inizio dell'attività: a) di materiale rotabile; b) del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli; c) della copertura assicurativa per la responsabilità civile in caso di incidenti..."* confermando quanto già disposto nel dicembre 2003 dallo stesso Ministero a seguito delle segnalazioni fatte da RFI sin dal 2001 in relazione all'esigenza di idonei requisiti per il rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie.

Contratto di Prestito FS e RFI/TAV

Il 17 settembre 2007 è stato stipulato un Contratto di Prestito Infragruppo tra Ferrovie dello Stato e RFI/TAV, del valore di 1 miliardo di euro, finalizzato alla copertura dei fabbisogni per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli. Per maggiori approfondimenti si rimanda al paragrafo sul finanziamento del progetto AV/AC – Asse Torino-Milano-Napoli della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Ottobre

Decreto Legge n. 159

Il 1° ottobre è stato emanato il Decreto fiscale n. 159 collegato alla Finanziaria "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", successivamente convertito con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Il decreto, all'art. 2 commi 1 e 2, ha autorizzato lo stanziamento per l'anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro come meglio evidenziato nel paragrafo "Rapporti con lo Stato".

Roma Tiburtina: parte il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità

Il progetto "Roma Tiburtina" si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione della nuova Stazione di Roma Tiburtina, che verrà finanziata dai proventi dell'operazione per la parte non coperta da finanziamenti pubblici, e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri di Nomentano e Pietralata.

Per la realizzazione del progetto RFI utilizzerà un veicolo societario, NewCo (Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA), a cui RFI conferirà un diritto di proprietà ovvero un diritto di superficie per un periodo minimo di 60 anni sulle aree conferite.

Il 2 ottobre è stata consegnata l'area di cantiere a Coop 7, l'impresa che si è aggiudicata i lavori per la realizzazione dell'opera.

La nuova stazione non sarà solo il punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad Alta Velocità italiani e stranieri, ma diventerà anche il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.

Il fermo dell'appalto relativo alle opere di stazione, determinato dal procedimento giudiziale per ricorso in fase di gara, si è risolto con l'accoglimento del ricorso stesso da parte del Consiglio di Stato e conseguente affidamento all'impresa seconda classificata, la consegna dei lavori a quest'ultima è avvenuta nel mese di ottobre. Il termine contrattuale di ultimazione dei lavori è fissato nel mese di settembre 2009.

Procedimento sanzionatorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del mercato

In riferimento alla costituzione della società Terminal Tremestieri, già descritta nel bilancio 2006, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha aperto il 27 luglio u.s. un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI ai sensi dell'art. 8 della legge 287/90, che prevede una sanzione nei confronti delle imprese in monopolio legale che violino l'obbligo di comunicare la costituzione e l'acquisizione del controllo di società che operino in mercati diversi da quelli in cui rientrano le attività oggetto di monopolio.

L'8 agosto RFI ha fatto pervenire all'Autorità una memoria difensiva, chiedendo l'archiviazione del procedimento o, comunque, la riduzione della sanzione, in considerazione della non dolosità della violazione, della brevità della sua durata e della limitatezza dell'ambito territoriale interessato.

L'Autorità, il 10 ottobre, ha chiuso il procedimento con un provvedimento che accerta la violazione contestata e la relativa sanzione.

Aumento di capitale sociale società Porta Sud

Il Consiglio di Amministrazione di RFI il 12 ottobre ha deliberato di approvare la proposta di aumento del capitale sociale della società Porta Sud per complessivi 428.500 euro.

Tale aumento andrà in parte a ripianare le perdite pregresse; l'operazione ha comportato un impegno finanziario di RFI per 149.975 euro.

Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie

Il 23 ottobre 2007 è entrato in vigore il D.Lgs. n. 162 del 10 agosto 2007, di recepimento delle Direttive CE 49/2004 sulla sicurezza ferroviaria e 51/2004 recante modifiche alla 91/440 con cui è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, come meglio evidenziato nel paragrafo "Sicurezza dell'esercizio" della presente Relazione sulla gestione.

Il 31 ottobre è stata emanata la Direttiva 169T con cui il Ministero dei Trasporti disciplina nel dettaglio alcuni aspetti del DL 162/07 suddetto.

Contratto di Programma 2007-2011, Parte Investimenti

Il 31 ottobre è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture il Contratto di Programma 2007-2011, successivamente registrato dalla Corte dei Conti il 28 dicembre 2007, come meglio evidenziato nel paragrafo relativo ai Rapporti con lo Stato.

Novembre

Accordo per il Nodo di Roma

Il 23 novembre 2007 è stato siglato il protocollo d'intesa tra la Provincia di Roma e Rete Ferroviaria Italiana per l'attuazione di interventi tecnologici sulle infrastrutture ferroviarie nel territorio provinciale e per il potenziamento degli standard qualitativi e quantitativi del servizio di trasporto ferroviario.

Il piano di interventi prenderà il via nel 2008 e prevede più treni, maggiore puntualità e una rete ferroviaria più funzionale per far muovere un territorio che ha 556 km di binari, 101 stazioni e che nel 2007 (gennaio-ottobre) ha fatto registrare un incremento dei viaggiatori del 10% (+30.000 al giorno) lungo le 8 linee ferroviarie che attraversano la provincia di Roma.

Dicembre

Scissione parziale aree non strumentali a favore di FS Logistica

Il 21 dicembre è stato sottoscritto tra RFI e FS Logistica l'atto di scissione parziale, in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 30 ottobre, con assegnazione ad FS Logistica di un compendio patrimoniale, non più funzionale all'attività istituzionale del gestore dell'infrastruttura, costituito da dieci porzioni di impianti ubicati nei seguenti terminali merci e, precisamente: Alessandria-Smistamento, Bari Laminata-Ferruccio, Bologna San Donato, Brescia Scalo, Marcianise-Maddaloni, Milano Smistamento, Novara Boscchetto, Padova Campo di Marte, Torino Orbassano, Verona Porta Nuova. Le aree oggetto di scissione coprono un totale di 2 milioni di metri quadri.

Il progetto di scissione è stato redatto sulla base delle situazioni patrimoniali delle società partecipanti al 30 giugno 2007 ed avrà effetto dal 1° gennaio 2008; i valori delle attività costituenti il compendio patrimoniale tengono conto del deperimento economico al 31 dicembre 2007.

Con riferimento alla situazione patrimoniale sopra citata, il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 268.673.758 euro; conseguentemente il capitale sociale di RFI si ridurrà di pari importo mediante annullamento di n. 268.673.758 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

La scissione parziale in oggetto ha riguardato le seguenti voci patrimoniali:

Stato patrimoniale attivo

	VALORI AL 30.06.2007	VALORI ASSEGNATI	VALORI NETTI
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
Totale I.	868.090.708	0	868.090.708
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	52.297.943.280	268.673.758	52.029.269.522
Totale II.	57.572.660.660	268.673.758	57.303.986.902
III. Immobilizzazioni finanziarie			
Totale III.	4.694.196.178	0	4.694.196.178
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	63.134.947.546	268.673.758	62.866.273.788
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
Totale I.	196.739.215	0	196.739.215
II. Crediti			
Totale II.	7.984.720.519	0	7.984.720.519
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Totale III.	0	0	0
IV. Disponibilità liquide			
Totale IV.	93.081.680	0	93.081.680
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	8.274.541.414	0	8.274.541.414
D. RATEI E RISCONTI			
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	19.956.721	0	19.956.721
TOTALE ATTIVO	71.429.445.681	268.673.758	71.160.771.923

importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	VALORI AL 30.06.2007	VALORI ASSEGNATI	VALORI NETTI
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale	32.853.697.107	268.673.758	32.585.023.349
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	(193.250.913)	0	(193.250.913)
IX. Utile (perdita) del periodo	(7.368.835)	0	(7.368.835)
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	33.540.626.615	268.673.758	33.271.952.857
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	27.289.285.668	0	27.289.285.668
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.187.769.859	0	1.187.769.859
D. DEBITI			
TOTALE D. DEBITI	9.127.535.618	0	9.127.535.618
E. RATEI E RISCONTI			
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	284.227.921	0	284.227.921
TOTALE PASSIVO	71.429.445.681	268.673.758	71.160.771.923

importi in euro

**Scissione parziale di Trenitalia mediante assegnazione
del ramo d'azienda "Manovra" in favore di RFI**

Il 28 dicembre 2007 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio costituito dal Ramo d'Azienda denominato Servizi di Manovra in favore di RFI SpA il cui progetto era stato approvato dalle Assemblee straordinarie di RFI SpA e di Trenitalia SpA il 18 aprile 2007. L'atto è stato registrato presso il registro delle imprese il 31 dicembre 2007 per cui la sua decorrenza giuridica e contabile è il 1° gennaio 2008. La scissione comporterà per Trenitalia SpA la riduzione del capitale sociale per un importo di 48.000 euro ed un corrispondente aumento di capitale per RFI SpA.

Di seguito si riporta il dettaglio del ramo d'azienda oggetto della scissione riferita alla situazione patrimoniale del 30 settembre 2007:

Stato patrimoniale attivo

	RAMO D'AZIENDA MANOVRA
.....	
B. IMMOBILIZZAZIONI	
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	266.475
7. Altre	851.213
Totale I.	1.117.688
II. Immobilizzazioni materiali	
1. Terreni e fabbricati	
2. Materiale rotabile ed imp. Industriali	10.688.657
3. Attrezzature industriali e commerciali	592.019
4. Altri beni	164.139
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	496.452
Totale II.	11.941.267
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	13.058.955
.....	
C. ATTIVO CIRCOLANTE	
II. Crediti	
1. Verso clienti	
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.137.884
b. altri	
- esigibili entro l'esercizio successivo	95.564
Totale 5.	95.564
Totale II.	2.233.448
IV. Disponibilità liquide	
3. Denaro e valori in cassa	37.923.504
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	40.156.952
.....	
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	0
.....	
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	53.215.907

Importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	RAMO D'AZIENDA MANOVRA
A. PATRIMONIO NETTO	
I. Capitale	48.000
Totale capitale sociale e riserve	48.000
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	48.000
B. FONDI PER RISCHI E ONERI	
6. Altri	6.174
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	6.174
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	44.181.129
D. DEBITI	
7. Debiti verso fornitori	
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.411.183
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.538.714
b. verso altri	
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.030.707
Totale 14.	6.030.707
TOTALE D. DEBITI	8.980.604
E. RATEI E RISCONTI	
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	0
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	53.215.907

Importi in euro

Modifica della convenzione RFI TAV del 9 dicembre 2003

Il 18 dicembre 2007 è stato sottoscritto tra RFI e TAV il primo atto modificativo alla convenzione del 9 dicembre 2003. Con tale atto si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei Nodi AV/AC di Roma, Bologna e Napoli.

Inoltre con lo stesso atto modificativo alla convenzione, le parti si sono date atto dell'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova del Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla Legge n. 40 del 2 aprile 2007.

Scissione parziale di TAV dei Nodi di Bologna, Roma, Napoli e della ulteriore porzione funzionale del 2° lotto funzionale Modena est-Bologna

Il 29 dicembre è stato sottoscritto tra RFI e TAV l'atto di scissione parziale, in esecuzione della delibera dell'Assemblea Straordinaria del 26 ottobre, con assegnazione ad RFI dei rami d'azienda denominati: Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e del 2° lotto funzionale Modena est-Bologna della tratta Modena-Bologna.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari a 186.450.518 euro di cui 180.709.056 euro quale capitale sociale e 5.741.162 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali al 30 giugno 2007 ed avrà effetto dal 1° gennaio 2008. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 giugno, verranno determinate sulla base della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2007.

Di seguito si riporta il dettaglio patrimoniale dei rami d'azienda assegnati ad RFI:

Dettaglio patrimoniale società scissa al 30 giugno 2007

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	NODO DI BOLOGNA	NODO DI NAPOLI	NODO DI ROMA	MODENA-BOLOGNA	TOTALE
B. IMMOBILIZZAZIONI					
III. Immobilizzazioni finanziarie					
2. Crediti:					
d. verso altri					
- esigibili oltre l'esercizio successivo	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
Totale 2.	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
Totale III	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	15.769.317	0	0	8.660.871	24.430.188
C. ATTIVO CIRCOLANTE					
I. Rimanenze					
3. Lavori in corso su ordinazione	184.283.564	69.733.988	1.167.821	19.586.221	274.771.594
5. Acconti	1.919.070	294.867			2.213.937
Totale I	186.202.634	70.028.855	1.167.821	19.586.221	276.985.531
II. Crediti					
2. Verso Controllate					
- partita creditoria da scissione	7.289.099	7.583.605	4.239.472	(4.919.543)	14.192.633
	7.289.099	7.583.605	4.239.472	(4.919.543)	14.192.633
5. Verso altri					
b. altri					
- esigibili entro l'esercizio successivo	11.284.195	2.063.343	856.695		14.204.233
	11.284.195	2.063.343	856.695	0	14.204.233
Totale II	18.573.294	9.646.948	5.096.167	(4.919.543)	28.396.866
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	204.775.928	79.675.803	6.263.988	14.666.678	305.382.397
TOTALE ATTIVO (B+C)	220.545.245	79.675.803	6.263.988	23.327.549	329.812.585

Dettaglio patrimoniale società scissa al 30 giugno 2007

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	NODO DI BOLOGNA	NODO DI NAPOLI	NODO DI ROMA	MODENA- BOLOGNA	TOTALE
A. PATRIMONIO NETTO					
I. Capitale sociale	122.512.993	47.815.018		10.381.045	180.709.056
VII. Altre riserve					
2. Versamento futuro aumento Capitale Sociale	1.686.183	350.057	146.639	3.558.583	5.741.462
Totale VII	1.686.183	350.057	146.639	3.558.583	5.741.462
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	124.199.176	48.165.075	146.639	13.939.628	186.450.518
D. DEBITI					
7. Debiti verso fornitori					
- esigibili entro l'esercizio successivo	57.774.753	17.580.025	2.817.713		78.172.491
	57.774.753	17.580.025	2.817.713	0	78.172.491
11. Debiti verso controllanti					
- esigibili entro l'esercizio successivo	7.870.947	10.245.988	2.448.316	727.050	21.292.301
- esigibili oltre l'esercizio successivo	15.769.317			8.660.871	24.430.188
	23.640.264	10.245.988	2.448.316	9.387.921	45.722.489
14. Altri debiti					
a. verso altre imprese consociate					
- esigibili entro l'esercizio	3.912.162	1.674.510			5.586.672
	3.912.162	1.674.510	0	0	5.586.672
TOTALE D. DEBITI	85.327.179	29.500.523	5.266.029	9.387.921	129.481.652
E. RATEI E RISCONTI					
I Ratei	11.018.890	2.010.205	851.320		13.880.415
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	11.018.890	2.010.205	851.320	0	13.880.415
TOTALE PASSIVO (A+D+E)	220.545.245	79.675.803	6.263.988	23.327.549	329.812.585

Con riguardo a ciascun ramo d'azienda verranno assegnati – ove esistenti – i beni, i diritti, gli obblighi, i rapporti, i contratti e gli ulteriori elementi patrimoniali funzionali alla gestione dei rami stessi.

Risorse umane

Nel corso del 2007 è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolta all'incremento della produttività.

E' proseguita, inoltre, l'acquisizione dal mercato di professionalità specializzate nei profili di Capo Tecnico (72 unità) e di Operatore della manutenzione (260 unità) per le esigenze di manutenzione delle nuove tecnologie e per le nuove linee AV/AC.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2007:

- consistenza del personale al 1° gennaio 2007: pari a n. 34.554 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.197 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale al 31 dicembre 2007: pari a n. 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.009 unità ed uscite per 2.583 unità.

Il costo del lavoro

Come già indicato nel bilancio 2006, il trascinarsi per il rinnovo del CCNL biennio 2005-2006 ha comportato l'adeguamento dei minimi salariali in 2 fasi, una dal 1° gennaio 2006 e la seconda dal 1° settembre 2006: questa seconda *tranche* ha riguardato un incremento di 30 euro medi più oneri sociali e pertanto ha determinato impatti di crescita del costo unitario del lavoro nel bilancio 2007.

Il 24 gennaio 2008 è stato firmato l'accordo con le Organizzazioni Sindacali per il rinnovo contrattuale, che ha comportato un aumento del costo del lavoro per l'accertamento dell'*una tantum* a copertura del periodo gennaio-dicembre 2007, da erogare a febbraio 2008.

La formazione

Il piano formativo 2007 ha interessato i macro obiettivi stabiliti dal gestore dell'infrastruttura in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario.

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Particolare rilievo ha assunto la formazione che RFI ha erogato al personale delle imprese ferroviarie certificate: gli interventi hanno riguardato sia la formazione propedeutica all'accreditamento degli Istruttori delle imprese ferroviarie presso RFI, sia le attività di aggiornamento normativo e regolamentare per il mantenimento delle competenze professionali.

La sicurezza sul lavoro

Nel 2007, RFI in coerenza con i suoi indirizzi strategici, ha proseguito le azioni e le iniziative di diversa natura relative alle tematiche della sicurezza sui luoghi di lavoro e della tutela ambientale, già avviate nel 2006, compreso, sul versante istituzionale, la partecipazione, unitamente alla Capogruppo, al gruppo di lavoro istituito presso Confindustria, contribuendo all'elaborazione delle proposte datoriali per l'elaborazione del decreto di modifica del D.Lgs. 152/06, c.d. Testo Unico Ambientale. Molte delle suddette proposte sono state recepite nel testo del D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152" pubblicato sul Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale, n. 24 del 29 gennaio 2008. A seguito dei risultati ottenuti nell'ambito della consolidata collaborazione con il CNR, sono stati depositati a nome di RFI, presso l'Ufficio Italiano Brevetti e Marchi, due brevetti per invenzione industriale, di cui uno relativo ad un processo per la detossificazione delle traverse in legno impregnate tolte d'opera ed un'altro riguardante un processo per la bonifica del pietrisco tolto d'opera contaminato da sostanze pericolose.

Sono infine stati stipulati accordi con l'ISPESL (Istituto superiore prevenzione e sicurezza sul lavoro) per attività di monitoraggio, studio e formazione e l'Università di Roma La Sapienza per attività formativa.

Politica ambientale

Inquinamento acustico ed elettromagnetico

Nel 2007 si sono eseguite numerose campagne di misura rumore e campi elettromagnetici, con attività di monitoraggio dell'inquinamento acustico finalizzata alla progettazione delle barriere antirumore sulle principali linee ferroviarie.

Inquinamento dell'aria

Si è partecipato alla manifestazione itinerante del Treno Verde, da febbraio a marzo 2007, con la messa a disposizione di un laboratorio mobile e delle relative risorse specialistiche per l'analisi della qualità dell'aria nelle otto città visitate dal treno verde.

PAGINA BIANCA

**Relazione sulla gestione
dell'esercizio chiuso
al 31 dicembre 2007**

Quadro macroeconomico

Lo scenario macroeconomico internazionale è stato caratterizzato, nel 2007, da un'incertezza diffusa e da un peggioramento delle prospettive di crescita.

La crisi dell'economia americana ha influenzato negativamente la crescita del Pil mondiale, sostanzialmente stabile rispetto al 2006 (5,1% contro il 5,2% del 2006) e sostenuta, principalmente, dall'economia dei paesi emergenti.

Informazioni dal carattere altrettanto incerto provengono dall'Europa dove il rallentamento dell'economia dei paesi aderenti all'UEM (Unione Economica e Monetaria) trova conferma nel valore del Pil attestatosi a 2,6% (-0,3 punti percentuali rispetto al 2006).

Questa situazione di precarietà è motivata da problemi legati alla crisi dei mercati finanziari determinati anche da una forte rivalutazione dell'euro rispetto al dollaro e alla brusca impennata del prezzo delle materie prime, in particolare del petrolio.

Le incertezze del quadro macroeconomico internazionale si sono riflesse anche nell'economia italiana dove la crescita del Pil si è attestata al 1,7% (-0,2 punti percentuali rispetto al 2006) nonostante una modesta crescita nel corso del terzo trimestre del 2007.

Il rallentamento riflette il deterioramento delle componenti della domanda interna, imputabile al calo della fiducia e alla percezione di imminenti tensioni inflazionistiche, nonché alla diminuzione delle esportazioni (ancorché in linea con quella del commercio mondiale).

I dati del 2007 confermano anche una rilevante caduta della produzione industriale con evidenti valori negativi, rispetto al 2006, dei beni di consumo e dei beni intermedi. Ciononostante l'occupazione totale ha mostrato un lieve miglioramento registrando una crescita del 1,2%.

Andamento dei mercati di riferimento

Liberalizzazione del mercato del trasporto su ferro

In Italia il grado di liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario è tra i più elevati fra i paesi europei. Il mercato ferroviario di riferimento, al 31 Dicembre 2007, oltre a Trenitalia SpA, vede la presenza di 49 imprese ferroviarie munite di licenza rilasciata dal Ministero dei Trasporti. Di queste 25 sono certificate in sicurezza e 19 hanno contratti attivi per il trasporto merci e passeggeri.

Considerando le percorrenze, i treni km effettuati da operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato sono pari a circa 8,3 milioni con un incidenza del 2,4% dei treni km complessivi circolati.

Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno effettuato sulla rete RFI 6,4 milioni di treni km con un incremento di oltre il 25%, portando così la loro quota di mercato a circa il 10%.

Gli operatori terzi che operano nel comparto viaggiatori, soprattutto nel trasporto regionale, hanno effettuato sulla rete RFI 1,9 milioni di treni km con un incremento di oltre il 50%, portando la loro quota di mercato a circa lo 0,7%.

I risultati del traffico delle principali imprese ferroviarie europee

La debole crescita economica ha influenzato negativamente la domanda di mobilità soddisfatta dalle imprese di trasporto ferroviario europee.

In base agli ultimi dati provvisori diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviaria in Europa (paesi UE con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) è cresciuta, nel 2007, del 1,2% in termini di viaggiatori km e dello 0,8% per le tonnellate km.

Per quanto riguarda il settore viaggiatori la Francia (SNCF +2,7%) e la Germania (DB +0,4%) evidenziano un incremento dei volumi di traffico, al contrario la Spagna registra una flessione (RENFE -1,6%).

Per quanto riguarda il settore merci la Germania (DB +2,1%) evidenzia un incremento dei volumi di traffico, al contrario la Francia (SNCF -0,1%) e la Spagna registrano una flessione (RENFE -4,4%).

Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria

Conto economico riclassificato

	2007	2006	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.394.673	1.400.541	(5.868)
- Ricavi da traffico	1.070.167	1.074.013	(3.846)
- Altri ricavi	324.506	326.528	(2.022)
Ricavi da Stato e da altri Enti	1.154.093	901.866	252.227
- Contratto di programma	1.154.093	901.766	252.327
- Altri contributi in c/esercizio	0	100	(100)
Ricavi operativi	2.548.766	2.302.407	246.359
Costo del lavoro	(1.590.055)	(1.595.845)	5.790
Altri costi	(1.233.525)	(1.265.009)	31.484
Capitalizzazioni	396.987	447.894	(50.907)
Costi operativi	(2.426.593)	(2.412.960)	(13.633)
Margine operativo lordo	122.173	(110.553)	232.726
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(486.278)	(454.770)	(31.508)
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	462.517	454.770	7.747
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(301.091)	(99.568)	(201.523)
- Svalutazione attivo circolante	(10.735)	(8.157)	(2.578)
Saldo proventi/oneri diversi	38.196	57.013	(18.817)
Risultato operativo	(175.218)	(161.265)	(13.953)
Saldo gestione finanziaria	(8.350)	21.487	(29.837)
Componenti straordinarie nette	232.415	(31.188)	263.603
Risultato ante imposte	48.847	(170.966)	219.813
Imposte sul reddito	(31.964)	(26.000)	(5.964)
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	16.883	(196.966)	213.849

Valori in migliaia di euro

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- decremento di 3.846mila euro dei ricavi da traffico principalmente conseguente alla flessione dei volumi di produzione, legata soprattutto alla riduzione dei programmi di Trenitalia, ed alla contrazione della domanda ed all'interruzione del servizio di traghettamento a causa di lavori di manutenzione straordinaria su alcune navi traghetti ed alla contestuale indisponibilità di navi di riserva;

- decremento di 2.022mila euro degli altri ricavi principalmente dovuto a minori ricavi per penali attive dell'esercizio 2007 applicate ai fornitori ed alle imprese ferroviarie (4.723mila euro) in parte compensato dall'incremento dei ricavi per l'adeguamento tariffario delle prestazioni sanitarie (1.765mila euro);
- incremento di 252.227mila euro delle risorse stanziate dallo Stato ed altri Enti, per l'anno 2007 iscritte nel Bilancio dello Stato quale quota parte del capitolo 2197 – Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese rese disponibili, per un importo complessivo di competenza dell'anno di 1.154.093mila euro e resi operativi nella misura di 784.300mila euro con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 046554, nella misura di 112.800mila euro dall'art. 7, ulteriori 54.000mila euro dall'art. 8 del Decreto Legge 2 luglio 2007 convertito con modificazioni con la Legge n. 127 del 3 agosto 2007 e nella misura di circa 203.000mila euro con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007;
- decremento di 5.790mila euro del costo del lavoro determinato dall'effetto combinato della riduzione della consistenza media dell'organico conseguente sia alla scissione a Ferservi del ramo d'azienda *facilities* ed asilo nido sia al piano di esodi incentivati e dall'aumento complessivo di 29.500mila euro per una *tantum* in forza dell'Accordo con le OO.SS. del 24 gennaio;
- decremento di 31.484mila euro degli altri costi dovuto principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:
 - decremento di 46.774mila euro dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci al netto dell'incremento dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica di 23.098mila euro;
 - incremento dei costi per servizi di 18.915mila euro dovuta principalmente all'effetto combinato dell'aumento dei costi per manutenzioni e riparazioni (13.588mila euro) in particolare per manutenzione della linea infrastrutturale della rete tradizionale e delle altre prestazioni (9.187mila euro), parzialmente compensato dalla riduzione dei costi per servizi e lavori appaltati (3.860mila euro);
 - incremento dei costi per godimento beni di terzi di 7.182mila euro dovuto principalmente all'aumento delle voci "Fitti e spese accessorie di locali privati" ed "Altri canoni e noli";
 - decremento di 26.687mila euro della variazione delle rimanenze di materie prime imputabile principalmente all'aggiornamento dei prezzi *standard* che ha incrementato il valore delle scorte rispetto al 2006;
 - decremento netto residuo di 14.396mila euro degli oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica, delle perdite su crediti e delle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo;
- decremento complessivo delle capitalizzazioni, pari a 50.907mila euro dovuto per 31.361mila euro alla voce per materiali e per 19.546mila euro alla voce relativa ai costi interni;
- incremento di 31.508mila euro degli ammortamenti determinato nella misura di 23.761mila euro dalla contabilizzazione a partire dall'anno 2007 degli ammortamenti della rete AV/AC, che nel 2006 era ancora in fase di pre-esercizio e per la rimanente parte (7.747mila euro) per l'incremento dell'ammortamento degli investimenti della rete convenzionale connessa all'entrata in esercizio, nell'anno 2007, di investimenti completati;
- incremento pari a 201.523mila euro degli accantonamenti dovuto principalmente all'effetto combinato delle seguenti variazioni:
 - incremento di 110.365mila euro per contenzioso civile a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi;

- incremento di 78.928mila euro a copertura di rischi connessi alla prosecuzione di investimenti gestiti da RFI, che non trovano copertura con i fondi già stanziati RFI;
- incremento di 43.894mila euro per contenzioso del lavoro conseguente principalmente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro;
- aumento del fondo adeguamento valore scorte per 15.886mila euro a seguito della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del prossimo triennio;
- incremento di 5.600mila euro per "Cassa Conguaglio Settore Elettrico";
- variazioni dell'importo residuo per altri oneri;
- incremento di 2.578mila euro del fondo svalutazione crediti dei clienti ordinari;
- decremento del saldo proventi ed oneri diversi pari a 18.817mila euro determinato principalmente dall'effetto combinato di:
 - incremento delle perdite su crediti pari a 9.141mila euro derivante dalla stipula dell'atto transattivo a seguito della sentenza della Corte di Cassazione avvenuta nel 2007 con cui RFI è stata condannata a risarcire il Gruppo Cosiac;
 - riduzione delle sopravvenienze attive inerenti aggiornamenti di stime per 4.683mila euro e delle plusvalenze ordinarie per 4.559mila euro;
- decremento netto pari a 29.837mila euro del saldo della gestione finanziaria dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:
 - incremento degli "oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" di 13.071mila euro dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile (Banca OPI e UniCredit Banca di Roma) e dall'aumento dell'esposizione verso UniCredit Banca di Roma per effetto dell'erogazione di un'ulteriore *tranche* di finanziamento ricevuta a marzo 2007;
 - decremento dei "proventi finanziari da partecipazioni in imprese controllate" pari a 11.093mila euro relativo alla plusvalenza realizzata nel 2006 per il conferimento della partecipazione in BBT SE nella società TFB;
- incremento di 263.603mila euro del saldo delle componenti straordinarie nette.
In particolare le "Soprapvenienze attive" pari a 270.537mila euro hanno riguardato principalmente:
 - parziale rilascio dell'accantonamento del contenzioso Cosiac per 134.544mila euro e rilascio del fondo ICI Stazioni costituito in sede di bilancio 2006 per 50.000mila euro;
 - rettifiche di costi di energia elettrica per trazione e medio/bassa tensione relativamente agli anni dal 1998 al 2004 per 12.362mila euro e contabilizzazione di introiti verso la CCSE per rimborsi relativi agli esercizi 2004-2006 interamente coperti dal fondo rischi per 3.600mila euro;
 - 12.071mila euro relativi al ristoro da parte della CCSE sul conguaglio ENEL pervenuto nell'aprile 2007 dei costi di energia elettrica per trazione dell'anno 2005 e per 1.577mila euro per nota di credito ENEL a seguito di adeguamento tariffario come da delibera n. 20/04 dell'Autorità per l'energia;
 - 10.657mila euro per indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, risarcimento infortuni e altro;
 - incassi di polizze *fidejussorie* pari a 10.349mila euro per escussione delle polizze prestate a garanzia degli appalti per inadempienze;
 - rettifica della stima dell'Irap 2006 pari a 8.351mila euro;
 - 6.344mila euro inerenti la chiusura del risconto residuo relativo al contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994;
 - 3.690mila euro conseguenti all'Atto transattivo del 15 ottobre 2007 firmato con il gruppo Cosiac.

Tra le "Soprapvenienze passive" pari a 57.440mila euro si segnalano:

- 23.114mila euro per il conguaglio effettuato dall'ENEL per i consumi di energia elettrica di trazione del 2005;
- restituzione al Ministero dell'Economia e delle Finanze degli interessi maturati sulla somma mutuata per consentire il ripristino delle strutture danneggiate dagli eventi alluvione del 1994 pari a 11.287mila euro;
- restituzione penali relative alla convenzione n. 22/04 "Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, tratta S. Lorenzo-Andora" a seguito degli accordi intercorsi con l'A.T.I. La Ferrovia Agroman SA - Cossi Costruzioni SpA pari a 3.050mila euro.

Stato patrimoniale riclassificato

	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
Attività			
Capitale circolante netto gestionale	(1.645.130)	(1.811.170)	166.040
Altre attività nette	183.045	3.023.582	(2.840.537)
Capitale circolante	(1.462.085)	1.212.412	(2.674.497)
Immobilitazioni tecniche	58.660.794	58.429.523	231.271
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	3.470.909	3.575.983	(105.074)
Fondo ristrutturazione e rettifica cospiti	(23.472.897)	(23.940.596)	467.699
Capitale immobilizzato netto	38.658.806	38.064.910	593.896
Tfr	(1.117.508)	(1.212.819)	95.311
Altri fondi	(3.605.375)	(3.575.552)	(29.823)
Tfr e altri fondi	(4.722.883)	(4.788.371)	65.488
CAPITALE INVESTITO NETTO	32.473.838	34.488.951	(2.015.113)
Coperture			
Posizione finanziaria netta a breve	(2.397.667)	72.741	(2.470.408)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	1.306.626	1.118.180	188.446
Posizione finanziaria netta	(1.091.041)	1.190.921	(2.281.962)
Mezzi propri	33.564.879	33.298.030	266.849
COPERTURE	32.473.838	34.488.951	(2.015.113)

Valori in migliaia di euro

Dall'analisi dello stato patrimoniale riclassificato si segnalano le variazioni delle coperture e del capitale investito netto.

La variazione del capitale investito netto (CIN) di 2.015.113mila euro risulta dall'effetto combinato del decremento del capitale circolante di 2.674.497mila euro, dell'incremento del capitale immobilizzato netto di 593.896mila euro e del decremento del Tfr ed altri fondi di 65.488mila euro.

La riduzione del capitale circolante è determinata dalle seguenti variazioni:

- decremento del capitale circolante netto gestionale (166.040mila euro) per effetto di:
 - minori debiti commerciali (273.430mila euro);
 - minori crediti commerciali (95.031mila euro);
 - minori rimanenze (12.359mila euro) per la riduzione delle giacenze di materiale destinato agli investimenti, materiale d'armamento e impianti elettrici, parzialmente compensato dall'incremento dei lavori in corso presso le officine in conto scorte;
- decremento delle altre attività nette (2.840.537mila euro) principalmente per effetto di:
 - minori crediti iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (2.716.378mila euro) derivanti dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
 - iscrizione di nuovi crediti per contributi in conto impianti pari agli stanziamenti del 2007 relativi ai capp. 7122 – 7123 – 7124 (3.695.500mila euro);
 - riduzione dei crediti per contributi in conto impianti capp. 7122 – 7123 – 7124 relativi a seguito degli incassi dei residui degli anni 2003-2004-2005 e 2007 (4.511.604mila euro);
 - eliminazione dei crediti per contributi per il personale trasferito in mobilità presso gli Enti pubblici Territoriali (20.614mila euro);

- decremento dei crediti per interessi (101.037mila euro);
- incremento dei crediti per riliquidazione Indennità di Buonuscita L. 87/94 (25mila euro);
- incremento degli anticipi per contributi in conto impianti (1.778.648mila euro);
- dall'effetto combinato delle seguenti componenti:
 - incremento del credito Iva verso la Controllante (341.334mila euro);
 - incremento degli altri crediti (15.197mila euro);
 - incremento degli altri debiti (591.985mila euro);
 - decremento dei ratei e risconti passivi (111.295mila euro).

L'incremento del capitale immobilizzato netto di 593.896mila euro è determinato dalle seguenti variazioni:

- incremento netto delle Immobilizzazioni tecniche (231.271mila euro), dovuto all'incremento di 135.320mila euro delle immobilizzazioni immateriali e all'incremento di 95.951mila euro delle immobilizzazioni materiali;
- decremento della posta partecipazioni (105.074mila euro) principalmente in conseguenza della riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle scissioni del Nodo di Roma e degli Immobili della Subtratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano (108.164mila euro);
- riduzione del Fondo di ristrutturazione (467.699mila euro) per gli ammortamenti della rete tradizionale (462.517mila euro) e per le minusvalenze ordinarie e straordinarie (5.182mila euro).

La riduzione della voce Tfr ed altri fondi di 29.823mila euro è determinata principalmente dall'effetto combinato di:

- riduzione del Tfr (95.311mila euro);
- accantonamento del fondo imposte (16.267mila euro);
- incremento di 34.170mila euro del fondo rischi ed oneri per effetto principalmente delle seguenti variazioni:
 - accantonamento del contenzioso civile per 110.365mila euro, del contenzioso lavoro per 81.879mila euro, per altri rischi connessi alla prosecuzione di investimenti gestiti da RFI per 78.928mila euro, del fondo adeguamento valore scorte per 15.886mila euro, di altri rischi minori per 14.077mila euro, incremento per ricostituzione del fondo Cosiac per 37.684mila euro;
 - riduzione del fondo per rischi ed oneri per effetto degli "utilizzi" per i costi sostenuti nel periodo per 126.747mila euro;
 - riduzione del fondo per rischi ed oneri per il rilascio del contenzioso civile Cosiac (134.544mila euro), ICI (50.000mila euro) e rilascio fondi eccedenti (1.880mila euro);
 - decremento per riclassifiche per 11.973mila euro;
 - riduzione pari a 119mila euro per effetto della scissione a Ferservizi del 31.3.2007.

Le Coperture diminuiscono di 2.015.113mila euro per l'effetto combinato del decremento della Posizione finanziaria netta a breve (2.470.408mila euro), dall'incremento della posizione finanziaria a medio-lungo (188.446mila euro) e dell'incremento dei Mezzi propri pari a 266.849mila euro.

Il decremento della Posizione finanziaria netta è determinato dai seguenti fattori:

- decremento della Posizione finanziaria netta a breve (2.470.408mila euro) principalmente per effetto delle seguenti componenti:
 - incremento del conto corrente intersocietario fruttifero (505.896mila euro) ed infruttifero (1.950.779mila euro) a seguito dei versamenti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze dei contributi da contratto di programma;
 - riduzione del debito (16.643mila euro) per rimborso delle rate relative all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti e BEI;
 - incremento dei debiti verso banche (54.852mila euro) relativo alla riclassifica del debito OPI dalla parte a medio lungo alla parte a breve;
 - iscrizione dei debiti verso Soci per finanziamenti ricevuti (69.952mila euro) relativi ai prestiti infra-gruppo Cassa Depositi e Prestiti e BEI riferiti alla parte a breve;
 - aumento del credito verso il MEF (122.097mila euro), relativo alla quota annuale dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI e TAV mediante la sottoscrizione di contratti *intercompany*;
 - variazione dei depositi bancari e postali per la parte residua;
- aumento della Posizione finanziaria netta a medio/lungo (188.446mila euro) per effetto delle seguenti componenti:
 - iscrizione del debito verso la Capogruppo (1.164.686mila euro) a valere sul contratto con Cassa Depositi e Prestiti e BEI;
 - dall'incremento del debito verso banche (97.752mila euro) relativi alle variazioni dei prestiti BEI e UniCredit Banca di Roma;
 - aumento degli anticipi per contributi in conto impianti MEF relativi alle opere TAV comprensivi di interessi (1.258.424mila euro);
 - incremento dei crediti verso il MEF (1.944.641mila euro) per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006;
 - aumento dei crediti verso la controllata TAV (387.775mila euro) per la parte di contributi erogati.

L'incremento dei Mezzi propri deriva:

- dall'incremento del capitale sociale (250.000mila euro) sottoscritto e versato il 31 gennaio 2007;
- dalla riduzione degli utili portati a nuovo (35mila euro) a seguito della scissione di Ferservizi del 31 marzo 2007;
- dall'utile dell'anno (16.883mila euro).

Gestione finanziaria

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento del conto corrente intersocietario.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre società del gruppo, titolari anch'esse di un conto corrente intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di *cash pooling*, che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei conti correnti intestati a RFI sui conti correnti della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti dell'anno 2007:

Conto corrente intersocietario

Dettaglio movimenti principali al 31.12.2007

	Incassi	Pagamenti	Netto
.....			
Saldo C/C al 1.1.2007			(227.242)
Fs	71.279	(74.404)	(3.126)
Trenitalia	1.345.499	(71.504)	1.273.995
Ferservizi	6.841	(99.827)	(92.987)
Grandi Stazioni	3.518	(55.457)	(51.939)
Cento Stazioni	493	(18.314)	(17.821)
Tsf		(92.437)	(92.437)
Italferr	200	(141.232)	(141.032)
Tav ¹	106.258	(416.027)	(309.769)
Fre	1.428	(3.172)	(1.744)
Fercredit ²		(698.707)	(698.707)
Omniaexpress		(14.571)	(14.571)
Cassa Depositi e Prestiti		(17.585)	
Finanziamenti e rimborsi	1.504.802	(125.729)	1.379.073
Tiraggi su aumenti di Capitale Sociale	250.000		250.000
Terzi e altri minori ³	765.107	(5.431.924)	(4.666.817)
Contributi c/impianti	2.756.604		2.756.604
Altri contributi	53.432		53.432
Contratto di programma c/esercizio	838.314		838.314
Totale Flusso	7.703.775	(7.260.891)	442.885
.....			
SALDO C/C AL 31.12.2007			215.643

Valori in migliaia di euro

¹ compreso il personale.

Il conto corrente intersocietario subisce nel 2007 un incremento determinato dagli incassi dei contributi stanziati da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze per la parte corrente e per le attività di investimento previste dalla Legge Finanziaria 2007, dai tiraggi relativi ai prestiti *intercompany*, nonostante il proseguimento dei pagamenti, in attuazione di contratti esistenti ai Terzi ed alle società del Gruppo.

In particolare i contributi conto impianti incassati nel corso del 2007 sono relativi ai seguenti versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze:

- cap. 7122 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie" complessivamente pari a 1.996.791mila euro, di cui 566.791mila euro per l'incasso dei residui 2005-2006, 1.330.000mila euro per contributi di competenza 2007 e per 100.000mila euro per contributi incassati a fine anno 2006 e transitati sull'intersocietario nel 2007;
- cap. 7123 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche" (559.813mila euro) quale incasso dei residui 2003-2004-2005-2006;
- cap. 7124 "Contributi concessi a FS per la prosecuzione degli interventi AV/AC" (200.000mila euro).

Gli incassi relativi ai finanziamenti di 1.304.802mila euro si riferiscono al finanziamento dalla Capogruppo a valere sui contratti siglati da quest'ultima con CDP e BEI e per 200.000mila euro all'erogazione di un'ulteriore tranche del finanziamento con UniCredit Banca di Roma.

Nel corso dell'anno 2007 sono stati incassati 838.314mila euro per contributi da contratto di programma parte corrente "Indennizzi ed oneri di gestione della circolazione e di mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti, compresi i contributi per l'obbligo del collegamento ferroviario via mare fra la penisola e le isole della Sicilia e della Sardegna", relativi in parte a crediti di competenza dell'anno 2006 (10.944mila euro) e per la rimanente parte allo stanziamento dell'anno 2007, come commentato nell'Attivo Circolante della Nota Integrativa a cui si fa rimando.

Gli incassi relativi ai "tiraggi su aumenti di capitale sociale" si riferiscono all'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato da FS e deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI il 31 gennaio 2007.

Gli incassi per "Altri contributi" si riferiscono ai versamenti effettuati per contributi erogati a vario titolo.

I pagamenti si riferiscono al rimborso dei finanziamenti con la Banca BEI, la Banca OPI e la UniCredit Banca di Roma. I pagamenti alla Cassa Depositi e Prestiti si riferiscono al rimborso dell'ultima rata (capitale e interessi) dell'anticipazione ottenuta nel 1987 di durata ventennale al tasso fisso del 7,5%.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Tesoro compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione tra le erogazioni dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI e l'avanzamento degli investimenti.

A dicembre 2007 sono stati incassati e contabilizzati nel suddetto conto corrente i contributi in conto impianti inerenti il cap. 7122 pari a 1.735.000mila euro relativi a quota parte dello stanziamento dell'anno 2007, che transiteranno sul conto corrente intersocietario nel 2008.

Con riferimento alla gestione del rischio finanziario, si segnala che, a seguito della scissione del ramo d'azienda da parte di TAV della tratta Roma-Gricignano, RFI ha ereditato un contratto di *Interest Rate Swap*, le cui caratteristiche sono evidenziate nella sezione Altre informazioni della Nota Integrativa al conto economico.

Investimenti

Lo sviluppo della rete

Attività progettuale

Nel 2007 l'attività progettuale ha riguardato l'avvio della progettazione definitiva della tratta AV/AC Treviglio-Brescia, con la consegna del progetto definitivo a tutti gli enti interessati il 20 dicembre, ed esecutiva del potenziamento Voltri-Brignole nell'ambito del Nodo di Genova nonché le progettazioni di alcuni Apparati Centrali (Foggia, Bergamo, Latina e Cisterna).

Inoltre la stessa ha interessato la riqualificazione ambientale e funzionale della tratta S. Cristofaro-Porta Romana della linea Milano-Mortara e la revisione del progetto definitivo relativo alla bretella merci di collegamento della stazione di Roma Casilina con la linea Roma-Formia.

Inoltre sono stati sviluppati progetti preliminari per 50.000 metri di barriere antirumore, progetti definitivi di opere sostitutive di 49 passaggi a livello e progetti esecutivi di opere sostitutive di 32 passaggi a livello.

Attività negoziale

Le attività negoziali avviate e non ancora concluse hanno riguardato in particolare:

- la riconfigurazione degli impianti di Sistema Controllo Marcia Treno del compartimento di Venezia;
- il Sistema di *Upgrading* Impianto Luce e Forza Motrice della galleria dei Peloritani nell'ambito del raddoppio della linea Palermo-Messina;
- la realizzazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) nella tratta Torino Porta Susa-Stura;
- i lavori di completamento del Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma Tiburtina;
- il 3° appalto di mitigazione ambientale della Nuova Linea a Monte del Vesuvio;
- i lavori per la realizzazione del sistema di Blocco Automatico (BA) della tratta Treviglio-Bergamo;
- avviate gare di appalto di lavori relativi alle opere sostitutive di 51 passaggi a livello.

Sono stati, inoltre, affidati i seguenti lavori:

- passante ferroviario Alta Velocità del Nodo di Firenze, della Nuova Stazione AV, delle opere infrastrutturali connesse alla fluidificazione del traffico ferroviario (scavalco), nonché delle opere propedeutiche, funzionali ai due lotti in cui è articolata l'opera;
- lavori per l'inversione del Bivio Rovezzano al fine di portare i binari della Direttissima a nord della Linea Lenta per l'eliminazione delle interferenze del traffico lunga percorrenza con quello metropolitano/regionale;
- il sistema Gestione integrata delle telecomunicazioni nell'ambito del Nodo di Palermo;
- gli Apparati Centrali nelle stazioni di Giarre, Acireale e Cannizzaro nell'ambito del progetto di raddoppio della linea Messina-Siracusa;
- la riconfigurazione degli impianti Sistema Controllo Marcia Treno delle linee Bologna-Rimini, Bari-Taranto, Bologna-Padova, Milano-Lecco, Bergamo-Treviglio, tratta Torricola-Campoleone, tratta Terni-Orte, impianto di Catanzaro Lido;
- il 2° appalto di mitigazione ambientale della nuova linea a Monte del Vesuvio;

- i lavori di trazione elettrica prima fase dello scalo di Ravenna Canale Candiano;
- l'adeguamento impianto Dirigente Operativo Trazione Elettrica (DOTE) di Torino;
- le barriere antirumore della linea Padova-Mestre;
- il sistema di controllo centralizzato del traffico (CTC) e quello di supporto alla Condotta (SSC) della linea Decimomannu-S. Gavino;
- le opere di completamento della tratta Pace del Mela-Rometta nell'ambito del raddoppio della linea Palermo-Messina;
- l'apparato Centrale Computerizzato (ACC) di Rebaudengo, nel nodo di Torino;
- l'adeguamento a sagoma Gabarit "B1" della tratta Salbertrand-Torino della linea storica Torino-Lione;
- la realizzazione di alcuni sottopassi previsti nella convezione con la Regione Calabria;
- i lavori di raddoppio a Nord di Ortona della linea Pescara-Bari;
- le Opere Civili della variante di Gozzano;
- la Nuova Stazione Alta velocità di Roma Tiburtina;
- 7.800 metri di barriere antirumore;
- 778 km di linee da adeguare con attrezzaggio semplificato SCMT;
- attrezzaggio SCC di 1.800 km di linee.

Rete Convenzionale/AC

Nel 2007, gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di programma 2007-2011, sono stati pari a 3.308 milioni di euro, di cui 14 a committenza TAV, in linea con la produzione del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.444 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 133 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.864 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 518 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Torino-Milano-Napoli

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2007 è pari a 2.205 milioni di euro, con una minore produzione pari a 177 milioni di euro (circa -7,4%) rispetto all'esercizio precedente.

Tale minore produzione è legata prevalentemente alla naturale evoluzione della produzione sui progetti dell'asse TO-MI-NA, il cui avanzamento complessivo è pari a circa il 78%.

In particolare si evidenzia, per i progetti a committenza RFI, una produzione nell'anno pari a 230 milioni di euro, di cui 168 milioni di euro relativi alle attività di completamento sulle tratte AV/AC oggetto di scissione da TAV già attivate all'esercizio.

Al netto dei progetti legati alle suddette attività di completamento conseguenti alle scissioni, la produzione dell'anno 2007 è pari a 62 milioni di euro, registrando una maggiore produzione pari a 5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Principali investimenti consegnati all'esercizio ferroviario

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario nel 2007:

- **Nuove linee:** attivati 63 km di linea a doppio binario: 20 km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale; 5 km AV/AC Lavino-S. Viola., 38 km Napoli C.le-Bivio Sarno, di cui 7 km sono parte del Nodo AV/AC di Napoli e 31 km sono parte della Linea a Monte del Vesuvio;
- **Elettrificazione:** attivati 83 km di linea a doppio binario: 20 km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale; 20 km Melito R.C. Pellaio; 5 km PM Lavino (km 9,522)-S. Viola, 38 km Napoli C.le (Dev. 0,894)-Bivio Sarno;
- **Raddoppi:** attivati 87 km: 14 km tra Palagianò M.-Bellavista, 13 km S. Felice sul Panaro-Crevalcore; 3 km Salò-Lunghezza, 8 km Taranto-Bellavista, 33 km S. Gavino-Decimomannu, 11 km Apricena-S. Severo, 5 km Cernusco-Carnate;
- **Sistema Comando Controllo (DCO/SCC):** attivati 590 km;
- **Comando Traffico Centralizzato DCO/CTC:** attivati 43 km;
- **Blocco Automatico:** attivati 152 km;
- **Blocco conta assi:** attivati 102 km;
- **Banalizzazione:** attivati 341 km;
- **Linea Codificata:** attivati 189 km;
- **Passaggi a livello:** soppressi 128 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 16;
- **Barriere antirumore:** completati 1.500 metri;
- **ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario):** attivati 39 ACEI;
- **ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore):** attivato 11 ACC (Bari S. Spirito);
- **Sistema Controllo Marcia treno:** attivati 1.939 km.

Tecnologie Integrate AV

Le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC secondo le esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità hanno riguardato i seguenti progetti.

European Railway Traffic Management System/ European Train Control System Livello 2 (ERTMS/ETCS)

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea.

Il sistema è composto da ETCS (*European Train Control System*), il nuovo sistema di controllo e comando che utilizza il sistema GSM-R per la trasmissione terra-treno.

Si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla Gestione del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene ai livelli applicativi sviluppati.

Nel corso dell'anno 2007 sono state espletate tutte le attività per l'attivazione all'esercizio della tratta Torino-Novara avvenuta nel mese di febbraio 2007, dell'innesto di Prenestina della Tratta AV/AC Roma-Napoli nel mese di ottobre, nonché l'aggiornamento dei sottosistemi di terra ETCS delle tratte AV Roma-Napoli e Torino-Novara per integrazione con i nuovi SSB AV con integrato l'SCMT (STM Nazionale) e per retrofit per miglioramenti funzionali.

E' stato rilasciato il certificato di accettazione preliminare da parte dell'organismo normatore europeo (Cenelec) per emissione nulla osta messa in esercizio degli SSB Alstom per i treni 485 fase X ed ETR 500 fase finale con modulo di traduzione (STM) SCMT su linea storica e pre-esercizio su linea AV Roma-Napoli.

E' stato rilasciato il nulla osta messa in esercizio degli SSB ASF per l'ETR 500 fase finale con STM SCMT su linea storica e su tratta AC Torino-Novara.

Si stanno effettuando le corse prova sulla linea Roma-Napoli ed i test di integrazione con l'obiettivo di concludere la certificazione preliminare a norme Cenelec e la concessione del nulla osta messa in esercizio anche sulla tratta AV Roma-Napoli.

Rilascio Roma-Napoli per SSB ETR 500 ETCS livello 2 per ASF e Alstom in configurazione STM SCMT per linee storiche ed entrambe le tratte AV/AC.

Proseguono le attività di sviluppo e applicazione ETCS/SCMT all'ETR 600 e di aggiornamento *software* su entrambe le tipologie di SSB.

Sviluppo Nuove Tratte AV Mi-Bo e Bo-Fi

E' stato emesso il nuovo volume 1 delle SRS AV per le tratte alta velocità di prossima attivazione che prevede l'integrazione del ERTMS/ETCS livello 2 con la tecnologia a multistazione.

Sono state definite le funzionalità per la gestione della sicurezza in galleria e dell'implementazione delle funzionalità non implementate sulle tratte AV già attivate.

In tale ambito rientrano le attività di *upgrading* delle specifiche "UNISIG" alla versione 2.3.0 diventata cogente dal 2007.

Sviluppo ETCS Livello 1 con radio *infill* su tecnologia SCMT su corridoi interoperabili

Sono state definite e presentate le richieste di cambiamento (*Change Request*) a livello *European Railway Agency* (ERA) per la gestione del radio aggiornamento informazioni dell'aspetto dei segnali (*infill*) su livello 1. E' in corso la definizione del volume 1 e delle specifiche di sovrapposizione del ETCS livello 1 su linee SCMT in esercizio e dell'organizzazione contrattuale di sviluppo e realizzazione del corridoio principale Rotterdam-Genova.

Finanziamenti comunitari per gli investimenti

Generalità

RFI è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed a carico del Bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (in seguito TEN). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali previste nel CdP 2001-2005 e nei relativi *Addenda* per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali caratteristiche dei fondi ed i relativi dati dimensionali.

Risorse FESR – Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14 settembre 2001 modificata dalla decisione C(2004) 5190 del 15 dicembre 2004, la Commissione Europea ha approvato il PON "Trasporti" che si integra nel quadro comunitario di sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

In questo contesto, oltre ad essere beneficiaria finale di risorse previste per interventi di sviluppo della rete ferroviaria delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno e di connessioni fra questi e le aree locali (Misura I.1 relativa alle Direttrici e II.1 relativa ai Nodi), mediante la stipula il 30 novembre 2007 di una convenzione con Ferrovie dello Stato ed il Ministero delle Infrastrutture, RFI beneficia anche di risorse previste per lo sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci (Misura III.3 relativa all'Intermodalità).

Le risorse complessivamente attribuite ad RFI, considerate anche le modifiche ai piani finanziari deliberate dal Comitato di Sorveglianza del programma operativo nazionale (PON) Trasporti in ultimo nella seduta del 14 novembre 2007 e alla conseguente modifica della selezione di progetti ammessi a cofinanziamento, possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):

PON - T 00-06		Periodo di ammissibilità della spesa	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31.12.2007
Misura I.1 (Direttrici)		1.1.2000-31.12.2008	1.095,50	480,9	328,3
Misura II.1 (Nodi)		1.1.2000-31.12.2008	219,1	86,2	85
Misura III.3 (Intermodalità)		1.1.2000-31.12.2008	10,2	3	0
TOTALE			1.324,80	570,1	413,3

Importi in milioni di euro

Dei 413,3 milioni di euro incassati ad oggi, nel 2007 sono stati incassati 38,5 milioni di euro tutti riferiti alla Misura I.1.

Si precisa infine che RFI beneficia del finanziamento ai sensi della Legge 183/87 (Fondo di Rotazione) pari a 11,3 milioni di euro completamente incassati nel corso del 2006.

Risorse FESR – PON Reti e Mobilità 2007-2013

Sulla base del nuovo Regolamento generale dei Fondi strutturali – Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio del 11 luglio 2006 – e quindi del Quadro Strategico Nazionale, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2006, con decisione C(2007) 6318 del 7 dicembre 2007 la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità" per l'obiettivo "Convergenza" della politica di coesione europea. Tale Programma, finanziariamente quantificato in complessivi 2,7 miliardi di euro, di cui 1,4 miliardi FESR, interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'U.E. verso il sud del Mediterraneo.

In questo contesto ampio spazio è stato riservato agli interventi infrastrutturali ferroviari ed in particolare a quelli di RFI che vede inseriti in questo Programma investimenti per 1,7 miliardi di euro.

Risorse TEN

Complessivamente, le risorse TEN attribuite dal 1993 al 2007 ad RFI possono essere così rappresentate:

Tipologia di contributo	Importo decisioni emesse	Totale incassato	Di cui incassato anno 2007
MIP (Programma 2001-2006)	81,66	64,25	12,59
Extra MIP	220,09 *	202,34 *	7,75 **
TOTALE TEN	301,75	266,58	20,34

Importi in milioni di euro

* di cui 49,5 milioni di euro relativi a quota parte di decisioni emesse ante 1993 ma incassate post 1993.

** di cui 2,5 milioni di euro rigirati da TAV SpA

Ulteriori contributi in c/Impianti erogati dalla Commissione Europea sono stati incassati tramite il GEIE "ERTMS Users Group" per un importo di 0,7 milioni di euro e tramite le società RFF e DLR per i progetti rispettivamente "Europtirails" e "Partner" per un totale di 0,1 milioni di euro.

Per quanto riguarda il periodo di programmazione 2007-2013, il 18 luglio 2007 sono state consegnate alla Commissione Europea le richieste di co-finanziamento per i progetti infrastrutturali e tecnologici (ERTMS) ferroviari a valere sui fondi comunitari TEN-T dei Programmi multi-annuale 2007-2013 ed annuale 2007.

In particolare le richieste italiane relative alla progettazione e realizzazione della parte comune franco-italiana della tratta Torino-Lione di competenza della società LTF, alla progettazione e realizzazione del Tunnel di Base del Brennero di competenza della società BBT e alla progettazione della tratta AV/AC Trieste-Divača di competenza RFI.

Sono state predisposte ottemperando al prerequisito necessario all'ottenimento dello status di *Cross-Border Project*, status che implica la possibilità di accedere alla percentuale di cofinanziamento delle realizzazioni fino al 30% e che caratterizza il progetto con una priorità nella assegnazione del contributo comunitario.

La Commissione Europea ha concesso ad RFI ed alle sue partecipate LTF e BBT per il periodo di programmazione 2007-2013, un contributo totale di circa 997,97 milioni di euro così suddivisi: RFI 147,77 milioni di euro, LTF 457,20 milioni di euro (quota Italia) e BBT 393 milioni di euro (quota Italia).

Infrastruttura

Generalità

La rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. Per le caratteristiche si rimanda al medesimo punto illustrato nella relazione sulla gestione del Bilancio 2006.



- Linee Fondamentali a doppio binario
- Linee Fondamentali a semplice binario
- Linee di Nodo a doppio binario
- Linee di Nodo a semplice binario
- Linee Complementari a doppio binario
- Linee Complementari a semplice binario

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2007 è di km 16.335.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km 11.531 pari al 70,6% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km 7.050 pari al 43,2% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km 6.944, pari al 42,5% del totale.

Indicatori di produttività

L'evoluzione infrastrutturale viene monitorata attraverso due principali indicatori di produttività che sono km di linea/agenti e % di linee telecomandate, che vengono di seguito rappresentati a confronto con il dato dell'anno 2006:

Indicatori di produttività	Anno 2006	Anno 2007
km di linea/agenti	1,31	1,32
% di linee telecomandate	59,4%	63,2%

Il primo indicatore rapporta i chilometri totali di linea in esercizio con la consistenza degli agenti che operano nel settore movimento di RFI. Il lieve incremento di tale indicatore è dovuto all'effetto combinato della sospensione dell'esercizio sulla linea a semplice binario Motta-Paternò di 15 km, delle nuove attivazioni di 63 km di linea a doppio binario (20 km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale, 5 km PM Lavino-S. Viola, 38 km Napoli C.le-Bivio Sarno) e della riduzione di 870 agenti.

Il secondo indicatore riporta il valore percentuale delle linee inserite nel telecomando (CTC, SCC, SCC-AV) e l'incremento di 3,8 punti percentuali che si è registrato rispetto al 2006 è dovuto al fatto che nel 2007 sono stati attivati 43 km di CTC (18 km Crevalcore-PM Tavernelle, 25 km Lamezia T.C. Marcellinara) e 590 km di SCC (23 km Vasto S. Salvo-Termini, 65 km Sacile-Venezia Mestre, 22 km Molfetta-Bari Parco Nord, 62 km Udine-Sacile, 84 km Tarvisio B.-PM Vat., 22 km Roma Termini-Bagni di Tivoli, 144 km Brennero-Trento, 51 km PM Lesina-Foggia, 105 km Patti-Lascari, 7 km Castelbolognese-Faenza, 5 km Padova-Vigodarzere).

Indisponibilità dell'infrastruttura

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D), sono riportati di seguito i dati relativi al 2007 rispetto al 2006:

Linea	Indicatori Anno 2006	Indicatori Anno 2007
A	31,34	35,68
B	32,53	30,63
C	27,25	26,60
D	13,04	14,83

Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale,
il gruppo B è riferito a linee interessate al traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza,
il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate
ed il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

Il peggioramento degli indici di indisponibilità è essenzialmente dovuto ai numerosi cantieri aperti lungo tutta la rete per portare a termine i lavori di investimento e manutenzione ed a cause legate alle condizioni climatiche stagionali quali la "canicola" anticipata che ha causato un aumento delle avarie.

Logistica e magazzini

Il valore complessivo delle scorte di RFI al 31 dicembre 2007 si è attestato a circa 132 milioni di euro (*valutazione* a prezzo standard 2007) con un decremento rispetto al 31 dicembre 2006 di circa 18 milioni di euro. L'aggiornamento dei prezzi *standard* per il 2007 ha incrementato il valore iniziale delle scorte al 1° gennaio di 158 milioni di euro con un aumento di circa il 5,5% dovuto all'aumento dei prezzi di acquisto rilevati nel corso del 2006, con particolare riferimento ai materiali costituiti da materie prime (prevalentemente rame) che nel mercato internazionale presentano un rilevante trend in aumento.

Sono stati assunti provvedimenti di radiazione relativi a materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2006), obsoleti a lenta movimentazione ed in *overstock* giacenti presso i Magazzini Nazionali, le Officine Nazionali e gli impianti per un valore di circa 3 milioni di euro e svalutati materiali per un valore complessivo, compresi i materiali della Navigazione, di circa 9 milioni di euro (*valutazione a prezzo standard*).

I consumi sono stati pari a circa 286 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2006 (circa 313 milioni di euro) e l'indice di copertura si è attestato a 5,2 mesi, pari a quello dell'anno precedente.

Attualmente le scorte sono concentrate esclusivamente nel magazzino di Bologna ed in misura residua e limitata nel magazzino di Messina formalmente chiuso al 31 dicembre 2007.

E' proseguita positivamente l'analisi approfondita dei materiali obsoleti giacenti presso il magazzino di Bologna, al fine di consentire il loro reinserimento nel ciclo produttivo aziendale, oppure la definitiva fuoriuscita dalle scorte.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

- Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche con sede a Bologna che nel 2007 ha sviluppato 115.795 ore di produzione diretta;
- Officina Armamento di Pontassieve che nel 2007 ha sviluppato 111.330 ore di produzione diretta per 2.052 scambi equivalenti;
- Officina Mezzi D'opera di Catanzaro Lido che nel 2007 ha sviluppato 71.804 ore di produzione diretta.

A cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna, sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa 29 milioni di euro (*valutazione a prezzo standard 2007*) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (S.S.E.) e per impianti di segnalamento e sicurezza (I.S.).

Sono stati rottamati materiali per un valore di circa 3 milioni di euro e svalutati materiali per circa 9 milioni di euro, come meglio evidenziato nella nota integrativa al bilancio.

Le stazioni

La Carta dei Servizi

La Carta dei Servizi di RFI riporta gli impegni assunti dal gestore dell'infrastruttura in merito ai livelli di qualità offerti e riguardanti l'attività caratteristica svolta. A tale riguardo è indicato un sistema di indicatori di qualità, precisi e misurabili, che sintetizzano i livelli di servizio resi dall'azienda.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni (n. 13);
- Stazioni Intermedie (n. 135 comprese le 103 stazioni del *network* Centostazioni);
- Altre Stazioni (n. 744 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

A partire dal luglio 2007 i rilevamenti di *Customer Satisfaction* hanno tenuto conto della nuova classificazione delle stazioni, secondo le seguenti 4 tipologie: Platinum, Gold, Silver e Bronze, e sono state sottoposte a monitoraggio stazioni appartenenti alle seguenti categorie: *Platinum* n. 15, *Gold* n. 99, *Silver* n. 823. Le stazioni scelte riguardano circa il 95% del traffico nazionale passeggeri.

La Carta dei Servizi di RFI, oltre a stabilire il monitoraggio continuativo dei livelli di qualità utilizzando specifici indicatori di *Customer Satisfaction*, introduce una serie di valori minimi di riferimento per alcuni dei suddetti indicatori (più in particolare si hanno valori minimi di riferimento per la pulizia, per il comfort, per i servizi aggiuntivi e per le informazione al pubblico).

La gestione dei servizi di stazione viene effettuata da:

- Grandi Stazioni per le 13 grandi stazioni del *network* di competenza, la cui superficie complessiva è pari a circa 1,3 milioni di metri quadri;
- Centostazioni per le 103 medie stazioni del *network* di competenza, la cui superficie complessiva è pari a circa 1,4 milioni di metri quadri;
- RFI per le rimanenti oltre 2.100 stazioni, la cui superficie complessiva è pari a circa 8,9 milioni di metri quadri.

Il *network* Grandi Stazioni (GS)

La gestione del contratto tra RFI e Grandi Stazioni ha fatto registrare nel 2007 un risultato positivo nell'applicazione dell'Accordo stipulato il 20 aprile 2006 che ha definito i criteri di attribuzione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Infatti, il costo sostenuto per gli interventi di manutenzione ordinaria si è vistosamente ridotto rispetto al 2006: Grandi Stazioni ha concordato e parzialmente attivato una serie di interventi che correttamente rientrano nella manutenzione straordinaria e pertanto non sono ricompresi nei valori del 2007.

Risulta comunque un incremento dei costi per le pulizie dovuto in parte al rinnovo del contratto da parte di Grandi Stazioni ma in parte alle iniziative sponsorizzate dal gruppo FS per il miglioramento del decoro nelle stazioni.

I ricavi della pubblicità evidenziano un buon *trend* di crescita in gran parte connesso al programma di installazione dei nuovi *monitor lcd* nelle stazioni.

Per il piano degli investimenti si registra un avanzamento di circa il 48% sull'importo complessivo di contratto.

Le azioni messe in atto nell'anno hanno contribuito a migliorare la *Customer Satisfaction* di circa l'11%, passando da 72,7 a circa 80.

Il network Centostazioni

Il piano di sviluppo degli investimenti registra un avanzamento di circa il 44% sull'importo complessivo di contratto.

In particolare, nel corso dell'anno è stato maturato il completamento sostanziale dei lavori relativi alle stazioni di: Asti, Brindisi, Civitavecchia, La Spezia, Napoli Campi Flegrei, Napoli Mergellina, Novara, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Trieste e Vicenza.

Le azioni messe in atto nel 2007 hanno contribuito a migliorare la Customer Satisfaction di circa l'11%, passando da 68,7 a 75,4.

Le stazioni in gestione diretta di RFI

In continuità con l'esercizio precedente, è proseguito nel 2007 il piano di interventi sia di manutenzione ordinaria sia straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, della pulizia, della sicurezza, della vivibilità e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti. A tale scopo, nel 2007, RFI ha avviato una serie di iniziative, tra le quali le seguenti:

- Obiettivo Stazioni Pulite che ha dato avvio ad interventi di pulizia straordinaria, all'attivazione (nelle 81 stazioni a maggior traffico) della raccolta differenziata dei rifiuti, all'affissione di locandine con indicato il programma delle pulizie ed un numero SMS per segnalare eventuali reclami o suggerimenti;
- Nuovo Muralismo che ha dato avvio alla creazione in stazione di aree dedicate ad opere di giovani artisti emergenti, radicati nel territorio;
- Stazioni Senza Fumo che ha determinato, in 82 stazioni italiane, l'estensione delle aree con divieto di fumo, la creazione di specifiche aree *free smoking* attrezzate con posacenere e l'affissione di cartelli relativi ai divieti di fumo.

Il livello del decoro delle stazioni è tenuto sotto controllo da un sistema di monitoraggio che offre l'opportunità di valutare in tempo reale le proprie *performance* gestionali.

Gli interventi finalizzati al mantenimento del decoro hanno comportato un progressivo miglioramento della qualità percepita di circa l'8%, passando da 65,2 ad inizio anno, a 70,5 a fine anno (indicatore di *performance*). Nel 2007 i servizi di pulizia hanno registrato un progressivo miglioramento grazie alla rivisitazione dei nuovi contratti di pulizia, che sono stati rimodulati comprendendovi anche l'attività di mantenimento del decoro e l'incremento del numero delle pulizie grazie al progetto Obiettivo Stazioni Pulite.

Per quanto attiene gli altri servizi appaltati si è proceduto con la messa in atto di azioni di *rightsizing*, sia riducendo/eliminando i servizi caratterizzati da un basso impatto con il cliente, sia procedendo con l'internalizzazione di alcune attività.

Progetto Pegasus (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia)

Il progetto lanciato nel 2004 è finalizzato alla riqualificazione e valorizzazione entro il 2016 di 101 stazioni situate nelle regioni meridionali del nostro paese, significative per posizione, dimensione, pregio architettonico e attrattiva turistica. Le regioni interessate dal progetto sono: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

Sua specifica finalità è gestire in modo integrato i complessi immobiliari delle stazioni coinvolte attraverso:

- la valorizzazione, a fini commerciali, degli spazi e dei fabbricati di stazione;
- l'esercizio di tutte le attività legate alla manutenzione e alla conduzione dei complessi immobiliari di stazione (*building e facility management*);
- il ripristino delle caratteristiche architettoniche dei fabbricati;
- la riorganizzazione degli spazi di stazione secondo una concezione moderna ed avanzata.

Per quanto riguarda lo sviluppo del programma di investimento relativo alle 101 stazioni del *network*, si registra un avanzamento di circa l'8%, pari a complessivi 48 milioni di euro.

Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di affidamento o realizzazione sono Torino Porta Susa, Reggio Emilia, Bologna, Firenze, Roma Tiburtina, Napoli Afragola.

Torino Porta Susa – l'appalto consegnato nel marzo del 2006, registra un avanzamento di circa il 25%: la fine dei lavori è stata prorogata a febbraio 2010.

Firenze – è stato perfezionato il 28 maggio 2007 l'affidamento dell'appalto in General Contracting, sono stati consegnati i lavori e sono in corso le attività di progettazione esecutiva.

Roma Tiburtina – è in via di perfezionamento il contratto d'appalto per l'avvio dei lavori entro i prossimi mesi si rimanda al paragrafo "eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione del presente Bilancio.

Napoli Afragola – a seguito della consegna dei lavori di appalto integrato è stato sviluppato dall'impresa il progetto esecutivo che è stato tuttavia rigettato in quanto presentava un aumento del costo delle opere di circa il 30%. Conseguentemente si sta procedendo alla rescissione in danno con l'impresa appaltatrice e la definizione della soluzione da adottare per il proseguo delle attività.

Informazioni al pubblico

Nell'ambito delle rilevazioni di *Customer Satisfaction*, emerge un progressivo miglioramento dei risultati ottenuti in tutti i settori investigati connessi con l'informazione alla clientela. Gli indicatori di qualità che mensilmente vengono indagati per le stazioni che rientrano nel monitoraggio previsto dalla Carta dei Servizi di RFI sono relativi a:

- informazione di orientamento, dislocazione segnaletica;
- qualità informazioni cartacee – quadri orario;
- completezza, chiarezza e tempestività informazioni sonore;
- comprensibilità del linguaggio utilizzato nei messaggi sonori;
- chiarezza e tempestività informazioni visive ed efficienza impianti;
- informazioni nel complesso.

L'analisi statistica dei risultati aggregati a livello nazionale per l'indicatore "informazioni nel complesso", per tutte le categorie di impianti previsti dalla Carta dei Servizi, evidenzia un andamento attestato su valori soddisfacenti.

Servizio speciale Segnalazioni via SMS

Tale progetto attivato il 25 marzo 2007 prevede la possibilità, per tutti i clienti di stazione, di contribuire alla qualità comunicando, via SMS, ogni eventuale anomalia riscontrata in stazione.

Tale sistema di segnalazione, aumentando la capacità di controllo dei servizi erogati nelle stazioni (coinvolgendo tutta la clientela) contribuisce ad aumentare la qualità.

La sicurezza d'esercizio ferroviario

D.lgs. n. 162/2007: nasce l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie

Con D.lgs. n. 162 del 10 agosto 2007 pubblicato nel Supplemento Ordinario n. 199/L della Gazzetta Ufficiale n. 234 dell'8 ottobre 2007, in vigore dal 23 ottobre 2007, è stata istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale, prima ricadenti in capo ad RFI e al Ministero dei Trasporti, quali:

- definizione quadro normativo in materia di sicurezza;
 - autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi;
 - controllo sull'applicazione della normativa;
 - verifiche di conformità CE;
 - omologazione componenti di sicurezza;
- rilascio di autorizzazioni e certificati di sicurezza;
- immatricolazione materiale rotabile;
 - collaborazione con l'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA);
 - studi e ricerche sulla sicurezza ferroviaria;
 - qualifica verificatori indipendenti di sicurezza.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza svolge i compiti e le funzioni previsti dalla direttiva 2004/49/CE ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale.

Il trasferimento di tali compiti avverrà, in base al D.Lgs. 162/07, in 3 fasi:

1ª fase – mantenimento assetto attuale (fino a non oltre il 23 luglio 08)

2ª fase – funzionamento agenzia con personale non da essa dipendente (dal termine della fase precedente fino a non oltre il 23 aprile 09);

3ª fase – funzionamento a regime dell'Agenzia (entro il 23 aprile 09).

L'Agenzia dovrà funzionare con un massimo di 300 risorse selezionate con procedure selettive pubbliche e con una riserva del 50% dei posti per il personale FS già utilizzato durante la 2ª fase. La selezione del personale dovrà essere conclusa entro il 23 ottobre 08 e la sua assegnazione alle diverse strutture entro il 23 aprile 2009 avverrà in base a regolamenti che il Ministero dei Trasporti predisporrà di concerto con i Ministeri dell'Economia e delle Riforme entro il 23 aprile 2008.

Il funzionamento dell'Agenzia trova in parte copertura finanziaria nelle seguenti risorse:

- nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione dello stanziamento dello Stato destinato all'espletamento dei compiti (attribuiti all'Agenzia) attualmente svolti da RFI SpA a partire dalla data di assunzione delle relative attribuzioni in capo all'Agenzia (previste a partire dal 23 luglio 2008). La riduzione dello stanziamento dello Stato è da porre in correlazione con il distacco del personale tecnico di RFI (o di altra società del gruppo FS).
- incremento dell'1% dalla data di entrata in vigore del decreto (23 ottobre 2007), dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI SpA.

Il suddetto Decreto è stato richiamato nel PIR edizione dicembre 2007. Alla luce di quanto sopra, in occasione del conguaglio del quarto trimestre 2007, RFI fattura a carico delle imprese ferroviarie i relativi importi di competenza, calcolati sul pedaggio con decorrenza 23 ottobre 2007-31 dicembre 2007.

L'andamento della sicurezza nel 2007

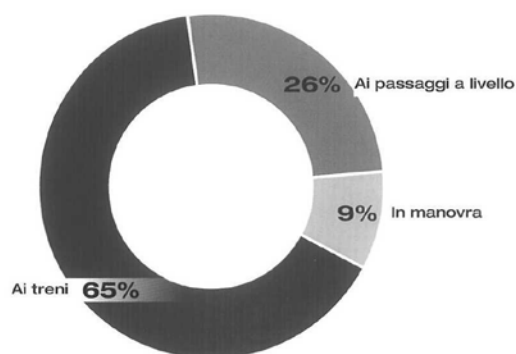
I livelli di sicurezza registrati nel 2007 risultano nettamente più alti rispetto a quelli misurati nel 2006. La sicurezza nell'esercizio ferroviario viene misurata utilizzando il Coefficiente Internazionale di Incidentalità, i cui dettagli sono illustrati nel medesimo punto delle Informazioni Generali del Bilancio dell'esercizio 2006 a cui si fa rimando.

Nel 2007 sono stati registrati 23 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 37 registrati nel 2006, di cui 8 sono stati con responsabilità esterne al comparto ferroviario (nel 2006 erano stati 17 su un totale di 37). Utilizzando il suddetto Coefficiente Internazionale di Incidentalità, per il 2007 si ottiene il valore 0,07 incidenti/milioni di treni per km, che risulta inferiore del 36% rispetto al valore registrato nel 2006 (pari a 0,11 incidenti/milioni di treni per km).

Più in particolare nel 2007, nella Banca Dati Sicurezza (BDS), sono stati registrati:

- 15 incidenti ai treni contro i 19 del 2006 (riduzione del 21%);
- 2 incidenti in manovra contro i 6 del 2006 (riduzione del 66%);
- 6 incidenti ai Passaggi a livello contro i 12 del 2006 (riduzione del 50%).

Tipologia degli incidenti "Tipici" UIC 2007



Relativamente agli incidenti "Atipici" che, sostanzialmente, rilevano il numero di investimenti di persone e la caduta di viaggiatori dai treni in movimento, il 2007 registra 97 incidenti, esattamente come nel 2006.

Gli incidenti alle persone provocati dai rotabili in movimento sono oggetto di particolare attenzione. Per contrastare tale fenomeno è stato richiesto alle imprese ferroviarie un programma di adeguamento dei sistemi di chiusura e bloccaggio delle porte delle carrozze, in corso di realizzazione.

Qualità e sicurezza

Il Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (SIGS)

Il SIGS è l'insieme dei provvedimenti dell'organizzazione che RFI ha definito e messo in atto per assicurare la gestione controllata dei processi e delle attività relativi alla circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, alla sicurezza del lavoro e alla tutela dell'ambiente.

Concretizza la politica di RFI in materia di sicurezza, quale valore aziendale inteso come equilibrio tra tecnologie/uomini/organizzazione, soddisfacimento degli obblighi e vocazione al miglioramento continuo, confermando gli impegni assunti nonché le leve interne per il conseguimento.

Il SIGS è stato avviato nel 2003 dal Comitato Guida per il progetto ed è stato sviluppato – utilizzando la piattaforma della norma ISO 9001 nella quale sono stati integrati i requisiti delle norme OHSAS 18001 e ISO 14001 – con il coinvolgimento di gruppi di lavoro misti delle Direzioni centrali e territoriali nonché di Strutture Organizzative "pilota" individuate per recepire, applicare ed individuare proposte di affinamento al modello del sistema.

A luglio 2006 l'intero sistema è stato certificato dal TUV Italia in conformità alle norme ISO 9001, OHSAS 18001 e ISO 14001, concludendo un percorso iniziato negli anni precedenti.

Nella seconda metà del semestre l'ente di certificazione (TUV Italia) ha effettuato la 1ª verifica di sorveglianza annuale, al fine di confermare il mantenimento della certificazione conseguita a luglio 2006.

Il SIGS ha formalizzato un'organizzazione che prevede il coinvolgimento di quattro livelli organizzativi nella quale i risultati operativi, ovunque prodotti, sono continuamente analizzati con criteri di omogeneità metodologica e comportamentale, in modo da poter confermare ovvero definire nuovi indirizzi per il periodo successivo di gestione, nel rispetto del miglioramento continuo.

Per agevolare e rendere efficace l'operatività prevista dal sistema è stata istituita la figura del Responsabile SIGS che, essendo presente in ogni Struttura Organizzativa di ogni livello del SIGS, ne costituisce il punto di riferimento gestionale.

I principali processi del SIGS che sono comuni a tutti i livelli del sistema, sono diventati gli strumenti operativi di supporto alle Direzioni e hanno concretizzato nel solo 2007 significativi volumi di attività riconducibili a circa 1.400 azioni correttive, 160 azioni preventive, 550 non conformità e 980 verifiche ispettive interne.

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie

Nel 2007 sono stati rilasciati n. 3 Certificati di Sicurezza alla seguenti imprese ferroviarie: Ferrovie Udine Cividale Srl, Linea Srl, Ferrotramviaria SpA.

Sono stati estesi n. 22 Certificati di Sicurezza alle seguenti imprese ferroviarie:

Railone SpA (1); NordCargo Srl (2); LeNord Srl (2); Rail Traction Company SpA (2); Ferrovie Emilia Romagna Srl; Sistemi Territoriali SpA; SBB Cargo Italia Srl (2); Serfer Servizi Ferroviari Srl (3); SNCF Fret Italia Srl (3); Trasporto Ferroviario Toscano SpA (2); Linea Srl; Hupac SpA; Del Fungo Giera SpA.

Attività di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria

RFI svolge un'attività strettamente legata alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, che fa riferimento ad un complesso quadro normativo da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria, estese a tutto il settore dei trasporti, anche in virtù della veste pubblicistica che assume e trova fondamento in un orientamento normativo e giurisprudenziale che, nel tempo, ha accreditato la società all'espletamento in forma diretta, per conto dello Stato, del necessario controllo sanitario pubblico nei confronti degli operatori di tutto il settore dei trasporti.

Nel corso del 2007 sono state rinnovate alcune convenzioni in scadenza con importanti clienti per la gestione delle problematiche afferenti la figura del medico competente, nonché per la fornitura di prestazioni sanitarie nel settore della medicina legale e del lavoro.

Patrimonio

Generalità

Nel corso di questo esercizio sono state avviate numerose iniziative concernenti il patrimonio immobiliare della società.

Attività catastale

Tale attività è stata posta in essere per ottemperare agli obblighi derivanti dall'applicazione del Decreto Legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito in legge n. 286 del 24 novembre 2006, che impone tra l'altro che tutti gli immobili di stazione o porzioni di essi, destinati ad uso terziario/commerciale, non possano essere più classificati alla categoria catastale "E", notoriamente esente ICI, e che pertanto è necessaria una revisione della loro qualificazione con conseguente attribuzione della rendita catastale.

In questo esercizio sono state accatastate oltre 300 stazioni con la costituzione di circa 3.000 nuove unità immobiliari; tale attività continuerà nell'esercizio 2008 interessando ulteriori 500/700 stazioni.

Attività di disinvestimento

Come già evidenziato nel paragrafo relativo ai principali eventi dell'anno, è stata portata a conclusione (con atto del 21 dicembre 2007) la scissione parziale di RFI in favore della beneficiaria FS Logistica di un compendio immobiliare costituito da aree e fabbricati localizzati a Bari, Maddaloni-Marcianise, Verona, Padova, Bologna, Milano, Torino, Novara, Brescia e Alessandria per un valore netto contabile totale di circa 270 milioni di euro.

Inoltre il 1° agosto 2007 è stato sottoscritto tra RFI ed FS un Accordo che ha riguardato la formalizzazione del servizio dell'attività di custodia dei beni pervenuti in capo a FS a seguito della scissione totale della società FRE limitatamente alle cosiddette "linee dismesse".

Il 15 gennaio 2007 è stato sottoscritto un contratto di mandato tra RFI e Ferservizi, finalizzato a mantenere aperto un canale per la vendita diretta da parte di RFI in presenza di specifiche situazioni di urgenza.

Tali attività hanno interessato nel periodo circa 70 compendi immobiliari di cui circa 20 avviati al rogito per un valore complessivo pari a circa 3,7 milioni di euro, tra cui, si segnalano in particolare:

- le aree ferroviarie interessate da programmi di riqualificazione urbana nel Comune di Cesena;
- un'area necessaria per il completamento del progetto urbanistico denominato "Contratto di Quartiere 2" da cedere ad una società incaricata dal Comune di Savona di interventi di riqualificazione urbana;
- la vendita, all'amministrazione comunale, di immobili siti nel Comune di Airole, nell'ambito dell'ex stazione ferroviaria di Airole;
- la vendita di un compendio immobiliare, costituito dall'ex Scalo Merci della Stazione di Corso.

La pubblicità e gli impianti pubblicitari

L'anno 2007 è stato caratterizzato dall'avvio delle attività volte alla rimozione degli impianti pubblicitari abusivi presenti in grande quantità sugli asset di RFI.

Questa attività porterà un miglioramento della redditività degli impianti gestiti dalla società CBS Outdoor Srl, il cui ruolo è descritto nel medesimo punto della relazione sulla gestione del bilancio di esercizio 2006, laddove saranno rimossi gli impianti abusivi, ed un notevole miglioramento del decoro dei siti in disponibilità di RFI.

Per quanto attiene le attività di attuazione del piano degli investimenti 2007 si è registrato un forte incremento delle attività di *restyling* degli impianti nelle stazioni con la preventiva rimozione di impianti vecchi e degradati.

E' stato avviato il piano di preventiva occupazione di superfici nelle stazioni con gli usuali mezzi di pubblicità di tipo *below the line*: tale piano consente una preventiva approvazione di massima (da parte delle strutture competenti) di alcune posizioni ed una velocizzazione dell'*iter* autorizzativo in fase di attuazione della specifica campagna pubblicitaria.

CBS ha commercializzato la parete esterna del *Finger A* dell'*Air Terminal* di Fiumicino, ciò ha determinato un incremento di 1,5 milioni di euro rispetto al canone anno 2006; stesso incremento si prevede per l'anno 2008. E' stata inoltre definitivamente chiusa la vicenda del contenzioso riferito alla convenzione 2/92 con la sottoscrizione di un accordo che ha portato alla separazione delle posizioni contabili e legali riferite a Grandi Stazioni e alle altre società del Gruppo.

Energia elettrica

La crescente complessità gestionale dell'approvvigionamento di energia elettrica, determinata dalla progressiva liberalizzazione del mercato interno e dal moltiplicarsi dei nodi normativi irrisolti, ha impegnato RFI in una serie di contenziosi, con i soggetti istituzionali e le società elettriche, che hanno determinato l'insorgere di azioni legali e consistenti immobilizzazioni finanziarie.

Al fine di risolvere le criticità, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas aveva preannunciato un documento di consultazione finalizzato alla riforma del regime tariffario speciale RFI, da realizzarsi nel III quadrimestre dell'anno. Tuttavia l'Autorità non ha dato seguito alle citate azioni.

Come già commentato nei principali eventi dell'anno, nel mese di aprile sono stati stipulati tra RFI e S.E.L.F. i contratti di locazione e di affidamento ad RFI delle prestazioni di esercizio e di manutenzione ordinaria e straordinaria per il mantenimento della rete di trasmissione nazionale: tali contratti dovranno essere allegati alla convenzione che dovrà essere stipulata tra Terna e S.E.L.F. per la gestione tecnica e la remunerazione economica degli elettrodotti ferroviari.

E' proseguita l'attività di valorizzazione della rete elettrica in alta tensione, comprese le sottostazioni, sia mediante favorevoli rinnovi dei contratti in essere per il vettoriamento di energia e per l'affitto di linee in alta tensione, sia mediante l'offerta a terzi (in particolare i produttori di energia elettrica da fonti rinnovabili) di ulteriori possibilità di vettoriamento sfruttando le residue capacità della rete. In tale ambito sono stati avviati gli studi di fattibilità per l'inserimento nella rete in alta tensione di RFI di nuovi impianti di produzione di energia (Camucia, Larderello-Cascina, Poggio Imperiale, Montecatini Val di Cecina, Chiusino, Grosseto, Passo del Battello e Moggio Udinese).

E' stato attivato il Sistema Centralizzato Elaborazione Dati Energetici (SCEDE). Il sistema è funzionale alla gestione tecnica delle infrastrutture elettriche ferroviarie, al controllo dei consumi elettrici e, relativamente ai possibili nuovi scenari del mercato elettrico, alla ottimizzazione delle condizioni di acquisto dell'energia elettrica per la trazione ferroviaria.

Sono state definite con Enel Distribuzione le convenzioni per una serie di nuove forniture elettriche per la trazione, che potenzieranno l'alimentazione delle linee tradizionali e di quelle AV/AC.

Sono state elaborate diverse normative tecniche di settore, quali tra le altre, la specifica tecnica dei materiali TE per l'alta velocità, le specifiche tecniche di diverse apparecchiature per l'alta tensione e la revisione della specifica tecnica per le prove da effettuare sui pantografi a 3 kVcc.

Attività di ricerca e sviluppo

Generalità

Il volume di spesa per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2007 è stato pari a circa 64,43 milioni di euro. Si riporta di seguito una tabella che evidenzia l'ammontare della spesa per attività di ricerca e sviluppo dell'anno in milioni di euro, ripartita tra le principali aree di investimento:

Ricerca e Sviluppo	Anno 2007	Anno 2006
Tecnologie per la Sicurezza	41,33	85,66
Diagnostica Innovativa	21,02	44,17
Studi e Sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	2,08	3,83
TOTALE	64,43	133,66

Nella tabella si evidenzia come circa il 64,15% della spesa è rivolto ad attività relative alle tecnologie per la sicurezza ed il 32,62% circa per la diagnostica innovativa per il controllo dell'efficienza della rete, mentre per studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi la percentuale è il 3,23%.

La flessione rispetto all'esercizio precedente è dovuta essenzialmente all'avanzato stato di realizzazione dei programmi SCMT e SSC.

Si riportano di seguito alcuni progetti di ricerca e sviluppo di interesse europeo che hanno visto la partecipazione di RFI:

- progetto PROTECTRAIL: partecipazione al consorzio costituito per la presentazione alla Commissione Europea di un progetto integrato (valore circa 22 milioni di euro) relativo alle tematiche di *security* ferroviaria, relativamente agli assets fisici, ai sistemi ed ai componenti;
- progetto GALILEO: partecipazione ai lavori del gruppo di lavoro UIC "Galileo *applications for rail*" ed alle attività promosse dall'Unione Europea per l'utilizzo di GALILEO e del suo precursore (GPS + EGNOS) in applicazioni ferroviarie legate alla sicurezza; definizione di uno specifico progetto per la gestione delle linee regionali, unitamente a UIC, ANSALDO, ALSTOM ed alcune Università;
- progetto INTEGRAIL: avvio delle attività connesse al Sottoprogetto 4 (Definizione degli scenari di *test*, integrazione dei risultati e valutazione finale) di cui RFI è *leader*;
- progetto GPS in galleria: definizione ed avvio delle attività propedeutiche alla fase 2 (*test in campo* e relativa valutazione finale);
- progetto SAFER: proseguimento delle attività del gruppo di lavoro RFI + ANSALDO per l'analisi della situazione esistente e la definizione di alcune ipotesi di soluzione delle tematiche relative alla *security for safety* nei sistemi di comando-controllo delle linee AV/AC.

Tecnologie per la sicurezza della circolazione ferroviaria

Nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, l'attività 2007 ha riguardato fondamentalmente i sistemi per il controllo della marcia dei treni (SCMT, SSC, GSM-R e ERTMS).

Diagnostica innovativa

Riguardo lo sviluppo della diagnostica mobile sulle linee AV/AC in parallelo all'attrezzaggio dei treni sperimentali ETR 500 Y1 ed Y2 vengono di seguito riportate le principali attività svolte:

- è stato strumentato per il rilevamento e la diagnostica della qualità dell'interazione ruota-rotaia e pantografo-catenaria nonché per il monitoraggio della dinamica di marcia il treno Y1. Tale treno è attualmente utilizzato sull'AV/AC Bologna-Milano per la certificazione dell'armamento ferroviario, con corse prova fino alla velocità di 330 km/h;
- è stato strumentato per il controllo della dinamica di marcia e per le verifiche dell'ERTMS fino a 300 km/h il treno Y2. Tale treno è attualmente utilizzato per le prove di funzionalità del sistema di comando e controllo della linea Bologna-Milano.

Inoltre, si stanno completando le fasi di collaudo della:

- installazione, a bordo del Treno Misure Archimede, del SSB (Sotto Sistema di Bordo) ATC (*Automatic Train Control*) integrato con:
 - a. STM (*Specific Transmission Module*) italiano per la marcia su linee con sistema di ripetizione di segnali sia discontinuo (SCMT: Sistema di Controllo Marcia Treni) che continuo (BACC: Blocco Automatico a Correnti Codificate);
 - b. ERTMS/ETCS lev. 2 (European Rail Traffic Management System/ European Train Control System level 2) per l'interoperabilità Europea sulle reti Alta Velocità.

Il sistema, rappresenta una TdS (Testa di Serie) per le locomotive E402.B e le Semipilota Z1.

- installazione a bordo dell'SCMT/ERTMS lev. 2 sul treno misure Archimede (Locomotiva E402B, 101 e Semipilota Z1) con relativa diagnostica mobile.

Sono in corso di completamento altresì diversi interventi a supporto dei rilievi dei treni tra i quali:

- nuovo sistema di rilievo della geometria e dell'usura del binario sulla vettura Talete che permetterà di effettuare rilievi con un maggior campionamento in linea con quanto previsto dalla normativa internazionale;
- nuovo sistema di rilievo dell'usura del filo di contatto sul treno Archimede con risvolti positivi sia sulla precisione dei rilievi che sull'affidabilità del sistema stesso.

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Nel corso del 2007 sono proseguite le sperimentazioni e le omologazioni di componenti innovativi del sistema ferroviario in particolare:

- sono stati omologati due prodotti relativi alle barriere mobili di protezione dei cantieri di lavoro in ambito ferroviario;
- sono state completate le attività di *assessment* e di sperimentazione sul campo di prodotti e tecnologie per la protezione dei cantieri di lavoro (sistemi automatici di annuncio treno): al termine sono stati omologati due sistemi e cioè uno nelle configurazioni via cavo e radio e l'altro solo in quella cavo (per quest'ultimo è in corso l'*assessment* per la configurazione via radio);
- è stata aggiornata la gamma di lubrificanti speciali omologati per i cuscinetti degli scambi;
- sono stati prequalificati una serie di prodotti di armamento: controrotaie, traverse in cap, sistemi di attacco per scartamento regolabile, piastre per controrotaie UIC 33 e sistemi di saldatura alluminotermia;
- sono state emanate le specifiche tecniche di fornitura per traversoni metallici per sistema di manovra (revisione C), per chiodi per la fabbricazione di giunzioni isolanti incollate, per piastrine e ganasce per armamento ferroviario;
- è stata ultimata la nuova progettazione delle lavorazioni degli aghi e dei contraghi degli apparecchi del binario tipo S60U/250/0,092 e tipo S60U/250/0,12;
- sono stati elaborati i nuovi progetti dei dispositivi di immobilizzazione degli aghi dei deviatori per le tipologie 46 UNI e 50 UNI.

Istituto Sperimentale

L'Istituto Sperimentale ha ampliato i propri campi di attività, sia con l'attivazione dei laboratori per le nuove tecnologie e la nuova camera termica, sia con l'acquisizione della gestione dei nuovi treni sperimentali ERT 500 Y1 e Y2 e le attività di misure e prove per l'attivazione delle nuove tratte del sistema AV/AC.

Lo stesso si è inoltre esteso sul territorio con la progettazione del "sito pilota per l'alta velocità" presso il km 91 della tratta AV/AC Roma-Napoli, allo scopo di eseguire misure sui treni in transito fino a 330 km/h.

Si stanno coordinando le attività di studio e ricerca, le prove in laboratorio ed in campo, le misure e sperimentazioni condotte in ambito RFI, attraverso la gestione integrata di tutti i laboratori ed in chiave europea, con l'aggregazione delle attività secondo i sottosistemi ferroviari di riferimento di cui alle normative europee e alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI): Infrastruttura, Energia, Comando – Controllo e Telecomunicazioni, Materiale Rotabile, Ambiente.

Certificazione dello *Standard* per l'Interoperabilità

Relativamente alla certificazione dello *standard* per l'interoperabilità, nel 2007 l'impegno è stato orientato principalmente verso le seguenti attività:

- avvio delle attività propedeutiche alla esecuzione delle attività di verifica CE delle nuove tratte AV di prossima attivazione (Milano-Bologna e Bologna-Firenze);
- conclusione delle attività di valutazione di conformità (con il supporto della struttura specialistica Telecomunicazioni e supervisione) del terminale GSM-R GPH RGG 100T;
- coordinamento di un gruppo di lavoro di specialisti per la stesura delle Specifiche dei Requisiti applicabili agli apparati radio di bordo di tipo "Cab-Radio";
- avvio del processo di valutazione di conformità dell'apparato radio di bordo "Cab-Radio" della EADS da installare sulle locomotive *Bombardier* E483 e E186.

Rapporti con parti correlate

Nel seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, imprese collegate, controllanti, altre imprese consociate, collegate di proprie controllate dirette ed indirette ed altre parti correlate. Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le società che sono sottoposte alla medesima attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
TAV SpA	Attività AV/AC Organi sociali Oneri finanziari Debito da scissione Fitto locali uffici Servizi vari	Acconti per servizi Riaddebito costi attività AV/AC Deposito cauzionale locali uffici
Metropark SpA	Commerciali e diversi Locazione di aree Personale distaccato Prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi Progettazioni
S.E.L.F. Srl	Attività relative al trasporto e alla trasmissione dell'energia elettrica, relativamente alla rete elettrica attualmente di proprietà delle Ferrovie dello Stato SpA, nonché tutte le attività che consentono di valorizzare le reti di trasmissione di energia elettrica	
Nord Est Terminal SpA	Commerciali e diversi Utilizzo aree terminalistiche	
Tiburtina Sviluppo Immobiliare	Realizzazione del progetto di sviluppo inerente la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della stazione Tiburtina di Roma nel rispetto della loro destinazione urbanistica e degli strumenti urbanistici tempo per tempo vigenti	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Gestione della partecipazione al capitale sociale della società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero	

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese collegate		
Italcertifer ScpA		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
LTF Sas	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
Porta Sud SpA	Riqualificazione scalo merci e stazione di Bergamo	
Quadrante Europa SpA	Gestione integrata e sviluppo dei servizi intermodali nell'interporto di Verona Quadrante Europa	
SGT SpA		Commerciali e diversi Gestione terminali merci
Terminal Tremestieri Srl	Gestione completa dell'approdo per navi destinate al traghettamento attraverso lo Stretto di Messina, sito in località Tremestieri del comune di Messina	
Controllanti		
FS ^a	Finanziari Conto corrente intersocietario	Finanziari Conto corrente intersocietario
	Commerciali e diversi Prestazioni sanitarie Sperimentazioni Locazioni Polizia ferroviaria Crediti fiscali	Commerciali e diversi Licenze d'uso marchio Consulenza di varia natura

^a Società che esercita attività di direzione e coordinamento (Controllante diretta)

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Altre imprese consociate		
Ferservizi ^b	Commerciali e diversi Locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi Attività di global service provider Servizi informatici Servizi amministrativi Amministrazione del personale Servizi di formazione Servizi per/di comunicazione Servizi per gli acquisti Facility Ferhotel Gestione amministrativa della ristorazione
Grandi Stazioni ^b	Commerciali e diversi Gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi Mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
Cento Stazioni ^b	Commerciali e diversi Gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi Oneri condominiali
Fercredit ^b		Commerciali e diversi Cessionario di debiti verso fornitori
Italferr ^b		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete
Trenitalia ^b	Commerciali e diversi Pedaggio Servizi di traghettamento Consumo di energia elettrica Servizi di manovra Servizi appaltati di pulizia Prestazioni sanitarie Locazioni immobili Prestazioni Istituto Sperimentale Locazione officine Asset idrici	Commerciali e diversi Servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto Noleggio carri Acquisto materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Trasporto merci

^b Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti commerciali e diversi

	31.12.2007				
	Crediti	Debiti	Rateli e Risconti passivi	Garanzie	Acquisti per investimenti
Imprese controllate	532.208	142.270	-	-	270.372
TAV SpA	524.752	141.812			270.332
SELF SpA	5.620				
Metropark SpA	1.835	458			40
Nord Est Terminal SpA	1				
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA					
Tunnel Ferroviario del Brennero					
Imprese collegate	2.509	1.171	-	-	829
Italcertifier ScpA	1.783	674			556
LTF Sas	108	273			273
Porta Sud SpA	62				
Quadrante Europa SpA	10				
Network Terminali Siciliani SpA	11				
Terminal Tremestieri Srl	243	224			
SGT SpA	292				
Controllanti	1.356.955	18.616	-	-	-
Ferrovie dello Stato SpA	1.356.955	18.616			
Altre imprese consociate	387.666	367.036	1.584	5.165	157.947
Ferservizi SpA	3.241	36.482	2		1.813
Italocontainer SpA	16	1			
Fs Logistica	484	10.911	1		13.445
Serfer Srl	2.091	98	9		87
Grandi Stazioni SpA	10.542	17.183			5.207
Cento Stazioni SpA	4.511	9.223	1.572		2.064
Fercredit SpA	31	180.828		5.165	
Italferr SpA	1.034	76.945			126.381
Sogin Srl	91	32			22
Sita SpA	172	6			
Cemat SpA	2.098	355			
Trenitalia SpA	363.252	34.972			8.928
Ferport Srl	6				
Ferport Napoli Srl					
Tx Ligostik	67				
Tevere Tpl	29				
Collegate di controllate	-	-	-	-	626
BBT SpA					626
TOTALE	2.279.338	529.092	1.584	5.165	429.774

Valori in migliaia di euro

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2007			
Costi		Ricavi	
Costi della produzione	Oneri straordinari	Valore della produzione	Proventi straordinari
-	1	64.445	1.922
	1	57.835	1.922
		4.884	
		1.252	
		474	
485	5	2.628	-
68	5	1.528	
		527	
		95	
		10	
		11	
417		5	
		452	
55.822	58	4.313	7
55.822	58	4.313	7
192.771	2.196	1.124.770	3.504
74.350	195	1.739	1.470
		45	
5.672	137	440	38
18		1.501	3
50.187	1.219	32.218	1.372
24.933	79	13.089	178
57		12	
1.398	42	911	7
2		149	
265	43	2.133	27
35.889	481	1.072.420	409
		4	
		1	
		68	
		40	
-	-	669	-
		669	
249.078	2.260	1.196.825	5.433

Rapporti finanziari

Denominazione	31.12.2007				2007		
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Ratei e Risconti attivi	Debiti	Ratei e Risconti passivi	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	-	-	(24.720)	-	-
TAV SpA					(24.720)		
Controllanti	-	278.654	-	1.234.638	26.145	3.018	10.598
Ferrovie dello Stato SpA		215.643		1.234.638	26.145	3.018	10.598
Altre imprese consociate	-	-	-	-	-	-	8
Fercredit SpA							8
TOTALE	-	278.654	-	1.234.638	1.425	3.018	10.606

Valori in migliaia di euro

Si informa che le operazioni con le società del Gruppo sono state eseguite a normali prezzi di mercato.

Andamento economico delle società controllate

TAV SpA (100%)

In forza della convenzione del 9 dicembre 2003 stipulata tra la controllante RFI e TAV, l'attività della società consiste nella progettazione e costruzione, appaltata a terzi, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

In particolare, rientra nella competenza e responsabilità della società la progettazione esecutiva e la costruzione della direttrice Torino-Milano-Napoli costituita dalle tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli.

La predetta convenzione stabilisce inoltre che, ultimati i lavori ed effettuato il Collaudo Tecnico-Amministrativo con esito favorevole, ogni singolo lotto o la singola tratta o il singolo intervento di adeguamento di nodo, saranno consegnati e trasferiti in proprietà a RFI assieme alle relative attività e passività, fermo restando il recupero da parte della società stessa di tutti i costi sostenuti, incluse le spese generali e gli oneri finanziari.

Per quanto riguarda invece i nodi di Bologna, Roma e Napoli – a seguito della stipula, intervenuta il 18 dicembre 2007, del primo atto modificativo alla convenzione di cui sopra – si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei lavori relativi ai nodi stessi.

Inoltre nello stesso atto modificativo alla convenzione, le parti si sono date atto dell'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova del Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007.

Il 2007 che si è chiuso con un risultato pari a zero in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

Fatti di maggior rilievo

- Il 1° gennaio è divenuta efficace la scissione con RFI relativa agli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano" e la scissione con RFI del ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma – Penetrazione Urbana AV/AC e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali" come già esposto nei principali eventi dell'anno.
- Come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 12 del decreto legge n. 7 del 31 gennaio 2007, di cui si è illustrato nei Fatti di Rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio nel mese di febbraio 2007 del Bilancio 2006, cui si fa rimando, con Ordinanza del 23 maggio 2007 il TAR del Lazio ha disposto, in relazione ai ricorsi presentati dai *General Contractor* affidatari delle tratte AV/AC di cui trattasi, la devoluzione al giudizio della Corte di Giustizia delle Comunità Europee ai sensi dell'art. 234 del Trattato. Si evidenzia inoltre che i *General Contractor* CEPAV DUE, IIRICAV DUE e COCIV hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. TAV si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex lege delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi *General Contractor*.

I relativi Collegi arbitrali si sono costituiti nel corso del 2007. Dopo lo scambio delle prime memorie e delle relative repliche si sono tenute alcune udienze di trattazione nell'ambito delle quali, previo – nel caso della Milano-Verona – infruttuoso esperimento del tentativo di conciliazione, i Collegi arbitrali hanno fissato i termini per il deposito di ulteriori memorie e/o note nonché le date per lo svolgimento di ulteriori udienze di trattazione e per lo svolgimento del tentativo di conciliazione per la Milano-Genova. I termini per l'emissione dei lodi sono fissati per la seconda metà del 2008 ovvero nei primi mesi del 2009 per la Milano-Genova.

Considerando che la norma ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'infrastruttura, si è ritenuto che non sussistano i presupposti per rilevare specifici effetti nel presente bilancio.

- Il 18 dicembre è stato sottoscritto tra RFI e TAV il primo atto modificativo alla convenzione del 9 dicembre 2003. Con tale atto si è provveduto a modificare l'ambito di responsabilità tra RFI e TAV nella realizzazione dei progetti del Sistema AV/AC, con l'attribuzione a RFI della committenza dei lavori relativi ai nodi di Bologna, Roma e Napoli.
- Inoltre nello stesso atto modificativo alla convenzione, le parti si sono date atto dell'intervenuto scioglimento della convenzione stessa limitatamente alle tratte AV/AC Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova del Resto del Sistema, secondo quanto stabilito dalla legge n. 40 del 2 aprile 2007.

In conseguenza di quanto sopra, il 29 dicembre 2007 è stato stipulato l'atto di scissione parziale a favore di RFI, assegnando ad essa i rami di azienda denominati Nodo di Napoli, Nodo di Roma, Nodo di Bologna e Tratta Modena-Bologna come già descritto nei principali eventi dell'anno.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Riguardo le evoluzioni nelle indagini e nei procedimenti penali, attinenti al Progetto Alta Velocità/Alta Capacità, si segnalano i seguenti rilevanti sviluppi.

In relazione al procedimento pendente innanzi al Tribunale di Perugia per fatti corruttivi a carico, tra gli altri, di un ex amministratore della società e di alcuni amministratori del Gruppo (nel quale la società, RFI - subentrata ad FS - ed Italferr si sono costituite parti civili), all'esito della sentenza di non doversi procedere nei confronti di quasi tutti gli imputati (compreso l'ex amministratore della società) con la quale, a gennaio 2007, è stata dichiarata l'estinzione per intervenuta prescrizione della maggior parte dei reati contestati, la società, in linea con la posizione assunta dal Gruppo, ha proseguito la costituzione di parte civile in ordine

alle ipotesi delittuose sopravvissute (riciclaggio, ricettazione e favoreggiamento, contestate a soggetti estranei alla società). Il Processo prosegue con l'audizione dei testi del Pubblico Ministero.

In relazione alla pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex amministratore nonché di esponenti del General Contractor IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli, si è appreso che il Pubblico Ministero ha formulato richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dell'ex amministratore. Non si dispone, allo stato, di ulteriori elementi di conoscenza in ordine agli sviluppi del procedimento.

Con riferimento all'indagine che ha visto coinvolti un Dirigente della società unitamente a rappresentanti di Italferr SpA, della società Condotte d'Acqua e del Comune di Roma per una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori Alta Velocità/Alta Capacità della Penetrazione urbana di Roma in zona La Rustica, si riferisce che, nel mese di febbraio 2007, a seguito della conclusione delle indagini preliminari, il Pubblico Ministero ha chiesto l'archiviazione per infondatezza della notizia di reato in difetto della condizione di procedibilità (mancanza di formale atto di querela della persona offesa). Il GIP, a scioglimento della riserva assunta all'esito dell'udienza camerale di discussione sull'opposizione, ha disposto l'archiviazione del procedimento in accoglimento della richiesta formulata dal Pubblico Ministero.

E' inoltre proseguita, nel corso dell'esercizio, l'attività di acquisizione di informazioni e documenti da parte della Guardia di Finanza per conto della Procura regionale della Corte dei Conti del Lazio in merito all'iter procedurale di autorizzazione dei lavori di escavazione dei cunicoli esplorativi e del relativo impegno di spesa nell'ambito del Progetto del terzo Valico dei Giovi. Al riguardo, si informa che la società ha provveduto a fornire documentazione, anche in forma di estratti dei verbali di Comitato Esecutivo e di Consiglio di Amministrazione dell'anno 1995.

Per quanto attiene all'indagine concernente il disastro verificatosi a seguito dello scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio), si informa che la società – individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet – ha tempestivamente provveduto alla nomina di un difensore e – d'intesa con il Gruppo – di un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali tuttora in corso di svolgimento. Inoltre, al fine di fornire utili contributi all'indagine per le conseguenti valutazioni sul piano delle eventuali responsabilità ci-

vili in ordine all'evento, la società assistita dal difensore si è spontaneamente presentata presso il Pubblico Ministero titolare dell'indagine per evidenziare i rapporti contrattuali vigenti, i ruoli e le competenze del committente TAV, del General Contractor FIAT e del Consorzio Cavet.

Nel corso dell'esercizio, sono inoltre intervenuti i seguenti eventi.

Relativamente alle aree di cantiere AV/AC in località Casoria ed Afragola, a settembre 2007 sono stati operati due sequestri preventivi in esecuzione di decreto del GIP presso il Tribunale di Napoli, notificato alla società nella qualità di proprietaria delle aree. Per quanto si è potuto apprendere dagli atti notificati alla società, tale provvedimento è stato emesso nell'ambito di un procedimento penale in corso a carico di esponenti di alcune ditte esercenti attività illecite di traffico e smaltimento di rifiuti in siti di discarica non autorizzati. Operato il sequestro, le aree di cantiere AV/AC sono state affidate in giudiziale custodia alla società Condotte d'Acqua SpA appaltatore dei lavori in loco. Successivamente il consorzio Iricav Uno ha comunicato a TAV che, a seguito di istanze presentate dalla Società Italiana per Condotte D'Acqua SpA inerenti l'accesso ed il transito sulle aree in oggetto per la regolare ripresa dei lavori, il Pubblico Ministero ha autorizzato Condotte d'Acqua all'accesso sui cantieri TAV in sequestro al fine di effettuare le opere edili indispensabili al completamento dei lavori. Eseguiti i lavori, le aree sono state consegnate dal General Contractor Iricav Uno alla TAV – e contestualmente da questa ad RFI – per l'attivazione e messa in esercizio della linea "Monte del Vesuvio".

A ottobre 2007 la Guardia di Finanza – Nucleo Polizia Tributaria di Roma ha notificato un verbale di identificazione, elezione di domicilio e nomina di difensore ad un ex amministratore delegato della società, quale persona indagata per il reato di abuso di ufficio di cui all'art. 323 c.p., in relazione ad un procedimento pendente avanti la Procura della Repubblica di Roma ed avente ad oggetto il subentro di Baldassini-Tognozzi alla Pontello SpA nell'appalto relativo al Lotto 9 del Nodo di Bologna.

Il predetto ex amministratore, su convocazione del magistrato procedente, è stato altresì escusso a sommarie informazioni ed in tale sede, con l'assistenza del difensore di fiducia, ha provveduto a fornire ai verbalizzanti le informazioni ed i chiarimenti richiesti in merito all'operazione di subentro. Si è recentemente appreso che il Pubblico Ministero ha richiesto l'archiviazione del procedimento.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

S.EL.F. Srl (100%)

La società, che è stata costituita il 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 euro ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà RFI, nonché la valorizzazione della rete medesima.

In base al D.Lgs. 16 marzo 1999, n. 79, la società, a partire dal 16 aprile 2007 ha ricevuto da RFI la piena disponibilità della porzione di rete elettrica di proprietà, compresa nel perimetro della rete di trasmissione nazionale (863,718 km), per consentire alla stessa di espletare in tale ambito le attività relative alla trasmissione dell'energia elettrica. Contestualmente S.EL.F. ha affidato ad RFI la manutenzione ordinaria e straordinaria degli elementi di impianto facenti parte della porzione di rete di trasmissione nazionale in locazione a S.EL.F.

Inoltre è in corso di stipula una convenzione tra S.EL.F. e TERNA rete elettrica nazionale che disciplina gli interventi di manutenzione e sviluppo della rete di trasmissione nazionale e dei dispositivi di interconnessione con altre reti ed il canone annuale dovuto da TERNA a S.EL.F. a copertura dei costi per le attività di esercizio e manutenzione degli impianti, degli ammortamenti e della remunerazione degli investimenti.

Il 25 ottobre 2007 è stato nominato amministratore unico della società l'Ing. Gian Piero Pavirani al posto del Dott. Nicola Mandarinò.

La società chiude il bilancio al 31 dicembre 2007 in pareggio.

Metropark SpA (100%)

La società Metropark svolge un'attività di valorizzazione e riqualificazione del patrimonio di RFI, finalizzata a favorire l'accessibilità agli impianti di stazione, ed ha, quale oggetto sociale, l'analisi, lo studio, la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi su aree di proprietà di RFI o di terzi.

Sotto il profilo operativo si segnala il costante miglioramento dei ricavi operativi che rispetto all'esercizio precedente, si sono incrementati di circa il 14%. Le ragioni di tale notevole crescita sono attribuibili principalmente sia ad aumento della domanda di sosta sia all'entrata in esercizio dei nuovi parcheggi che hanno superato la fase di avviamento. A questo si deve aggiungere un effetto prezzo derivante dall'aumento delle tariffe in alcuni parcheggi. Il margine operativo lordo migliora in percentuale del 17% rispetto al periodo precedente grazie alla migliore redditività delle attività in corso. Ciò ha consentito, nonostante l'aumento degli ammortamenti (fenomeno strutturale rispetto ai nuovi parcheggi, che necessitano di un periodo di avviamento di 1-2 anni prima di entrare a regime) e delle imposte sul reddito (aumento dell'Ires a seguito dell'esaurimento delle perdite fiscali), di chiudere l'esercizio con un utile di 118mila euro in linea con quello del precedente esercizio.

Al 31 dicembre 2007 il portafoglio parcheggi risulta essere pari a n. 97 aree di sosta per complessivi n. 15.888 posti auto, con un incremento, rispetto al 2006, rispettivamente di 3 parcheggi e 999 posti auto.

Si segnala la continuazione del giudizio richiesto dalla *Citis Park* (gestore di alcune aree in Liguria) per contestare la cessazione dell'affitto di ramo di azienda e richiedere il risarcimento dei danni subiti (circa 3,5 milioni di euro) a seguito all'occupazione di alcune aree di parcheggio da parte di cantieri per la manutenzione delle linee ferroviarie. Si ricorda che, considerato il comune interesse, RFI è intervenuta nel giudizio con intervento adesivo volontario a favore di Metropark, presentando apposite memorie, in quanto artefice dei lavori di manutenzione sulle linee ferroviarie.

Al riguardo Metropark ha stimato che l'eventuale pregiudizio a proprio carico debba essere eventualmente calcolato sulla base dei criteri condivisi con la *Citis Park* nell'Accordo transattivo del 26 marzo 2003, con il quale venivano quantificati e regolati i danni richiesti fino ad allora (circa 223mila euro).

Metropark ritiene altresì che gli eventuali oneri che dovessero scaturire dal giudizio, saranno sostenuti da RFI che, in virtù dell'Accordo transattivo del 26 marzo 2003 e di una comunicazione del 20 marzo 2006, ha riconosciuto le proprie responsabilità nella vicenda.

Nel 2007 sono stati unificati i giudizi, pendenti dinanzi a diversi uffici giudiziari, innanzi il Tribunale di Genova. Il 18 settembre 2007 il Giudice sentiti i legali rappresentanti ha ammesso in parte le richieste istruttorie delle parti. Con la stessa Ordinanza ha riconvocato i legali rappresentanti delle parti per ascoltarli sull'Accordo transattivo con il quale venivano definiti i rapporti pregressi.

RFI ha comunque accantonato a titolo prudenziale già nel bilancio 2005 apposito e congruo fondo rischi ed oneri.

Si segnala inoltre che nel corso dell'anno è stato notificato alla società Metropark ed a RFI da parte della società Italiana Parcheggi Srl atto di citazione innanzi al Tribunale civile di Milano per sentire accertata la presunta violazione delle regole della concorrenza in relazione alla gestione del parcheggio di Milano, Porta Genova e sentire pronunciare condanna generica al risarcimento dei danni. Metropark ed RFI si sono regolarmente costituite in giudizio impugnando la ricostruzione dei fatti avversaria e la configurabilità degli illeciti concorrenziali, nonché proponendo domanda tesa alla condanna della controparte per lite temeraria. La causa è attualmente rinviata al 1° aprile 2008 per permettere il perfezionamento della conciliazione concordata tra le parti, che non dovrebbe prevedere alcun esborso da parte della società e la compensazione delle spese di lite. Se tale perfezionamento avverrà, sarà definitivamente esclusa la possibilità che possano scaturire passività a carico della società.

Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (82,796%)

L'oggetto della società consiste nella gestione della partecipazione al capitale sociale della società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero.

Il Consiglio di Amministrazione di TFB nel mese di gennaio ha deliberato la richiesta ai soci della terza *tranche* di 5 milioni di euro in proporzione alle quote detenute.

A seguito del versamento effettuato da tutti i soci nel 2007 la compagine societaria risulta essere la seguente:

- RFI 82,796% con un capitale di 52.816.211 euro;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,058% con un capitale sociale 3.864.622 euro;
- Provincia Autonoma di Trento 6,058% con un capitale sociale di 3.864.622 euro;
- Provincia di Verona 5,088% con un capitale sociale di 3.245.455 euro.

Il 29 marzo 2007 l'organismo di gestione di BBT SE ha comunicato che le esigenze finanziarie preventivate nel budget 2007, sarebbero state rimodulate in relazione alle intervenute criticità sull'affidamento dei lavori del cunicolo pilota nel tratto Aica-Mules. Ciò ha determinato una sospensione dei conferimenti a BBT SE originariamente previsti pari a 25 milioni di euro.

Il 3 settembre 2007 il consiglio di sorveglianza di BBT SE ha ridefinito il fabbisogno finanziario per il 2007 riducendo i conferimenti da parte dei soci a 10 milioni di euro di cui 5 milioni di euro a carico di TFB. Pertanto il 31 dicembre 2007, TFB ha versato, a BBT SE, a titolo di riserve di capitale, 5 milioni di euro.

Il Bilancio d'esercizio 2007 presenta un risultato positivo di 211mila euro generato sostanzialmente dai proventi finanziari maturati sulle temporanee disponibilità liquide derivanti dai su indicati aumenti di capitale Sociale e parzialmente utilizzati per finanziare la BBT SE.

Nord-Est Terminal SpA (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce sei *terminal* situati nel centro-nord Italia: Livorno, Parma, Bologna, Brescia, Verona e Padova (i principali sono quelli di Padova e Bologna).

A partire dal 1° gennaio 2007 ha iniziato a gestire il *terminal* intermodale d'interporto di Parma e da fine maggio 2007 ha iniziato a gestire il *grande terminal* dell'interporto di Livorno Guastocce.

Le aree e le relative strutture su cui opera sono di proprietà di RFI, salvo il *terminal* di Padova che, in quota parte, è anche di proprietà del socio Interporto di Padova.

Nel suo complesso la società, oltre ad effettuare rilevanti investimenti negli impianti caratteristici del settore, opera essenzialmente con quattro grandi clienti (tra cui le società consociate CEMAT ed Italcontainer) e con tre grossi fornitori che, di fatto, effettuano i servizi terminalistici.

Prosegue pertanto nel trend positivo avviato negli esercizi 2000-2001 e che, a partire dal 2003, è diventato sempre più consistente (+12% medio annuo nel triennio e +12% nel 2007 rispetto al 2006).

Infatti le unità di carico complessivamente movimentate nel 2007 sono pari a 597.269 (532.801 nell'esercizio precedente). In particolare l'incremento è sostanzialmente dovuto alle attività svolte nel terminal di Parma e Verona Porta Nuova.

Il Bilancio d'esercizio 2007 presenta un risultato positivo, al lordo delle imposte, di 2.162mila euro.

Azioni proprie

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.

Altre informazioni

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, all'udienza del 7 maggio 2007 sono state rigettate quasi tutte le eccezioni sollevate dalle difese degli imputati. Permane la costituzione di parte civile di RFI e TAV in quanto sono sopravvissuti alcuni dei capi di imputazione per i quali le predette società sono costituite parte civile. Durante l'udienza del 17 dicembre 2007 (di rinvio da quella del 24 settembre 2007) i difensori degli imputati hanno riproposto le stesse eccezioni preliminari sollevate all'udienza del 7 maggio 2007. Il tribunale ha rigettato tutte le eccezioni risollevate dalla difesa; ha ammesso le prove documentali richieste dal Pubblico Ministero; ha ammesso tutte le prove testimoniali chieste dalle parti ed ha rinviato all'udienza del 10 maggio 2008 per l'audizione di alcuni testi del PM.

In riferimento ai procedimenti penali n. 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R. e n. 8191/01 RGNR si segnala che non ci sono state variazioni rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2006.

Nell'ambito dei procedimenti penali n. 20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R., pendenti innanzi al Tribunale di Bologna per esposizione ad amianto nelle Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI, sono stati conclusi accordi transattivi con alcune delle parti offese.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti nel bilancio al 31 dicembre 2007.

Evoluzione del contenzioso fiscale

A seguito del PVC n. 1218 del 31.7.1989 il 9 giugno 2006 l'Agenzia delle Dogane – Ufficio di Napoli – ha notificato a RFI l'"Invito a pagamento" prot. n. 32878 in materia di diritti doganali. Avverso tale atto RFI, il 28 settembre 2006 ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Napoli. Poiché il 29 gennaio 2007 è stata notificata la cartella di pagamento al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo iscritto a ruolo.

Il 23 gennaio 2006, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Sulmona – ha notificato alla ricorrente società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V000540000, avverso il quale il 3 aprile 2006, RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale de L'Aquila, tuttora pendente. Questa società nei termini di legge ha provveduto, ai sensi dell'art. 56, comma 1, lett. A) del DPR 26 aprile 1986, n. 131, al versamento di 1/3 dell'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori. Il 20 dicembre 2007 è stata depositata la sentenza n. 600/01/07 con la quale i giudici di prime cure hanno accolto le tesi prospettate dalla società ricorrente.

Come detto nel bilancio 2006, il 21 aprile 2006 l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 1 – ha notificato alla ricorrente società avviso di rettifica e liquidazione in materia di imposta di registro n. 20021V006765000, avverso il quale il 20 gennaio 2006 RFI ha presentato ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma, tuttora pendente e per il quale non ci sono ulteriori sviluppi.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323010105 relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1992 (Mod. 760/93 di cui si è fornito il dettaglio nella medesima sezione del Bilancio 2006 a cui si rimanda, avverso la sentenza n.2006/36/06 non è stato proposto da parte dell'Ufficio, nei termini di legge, ricorso per Cassazione; la predetta sentenza è pertanto passata in giudicato.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323011650, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1993 (Mod. 760/94 di cui si è fornito il dettaglio nella medesima sezione del Bilancio 2006 a cui si rimanda, avverso la sentenza n. 87/48/02 non è stato proposto da parte dell'Ufficio, nei termini di legge, ricorso per Cassazione e, pertanto, la predetta sentenza deve ritenersi passata in giudicato.

Relativamente alla controversia avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), la Commissione Tributaria Regionale di Roma (Sez. n. 21) con la sentenza n. 85/21/07 – pronunciata il 17 aprile 2007 e depositata il 27 settembre 2007 – ha respinto l'Appello proposto dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, confermando la sentenza di primo grado favorevole alla società.

Il 13 novembre 2006 è stato notificato alla società un avviso di accertamento relativo all'anno d'imposta 2002, con il quale l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4 ha rettificato la perdita dichiarata ai fini Irpeg, recuperando un minor credito Irap spettante pari a 1.257.054,78 euro, più relativi interessi pari a 118.025,41 euro, irrogando la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.257.055 euro. Tale avviso di accertamento recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza il 18 dicembre 2003. Ritenendo alcuni dei rilievi infondati la società ha presentato il 12 gennaio 2007 istanza di accertamento con adesione con la quale intende accogliere soltanto parzialmente la contestazione.

Con riferimento all'avviso di accertamento, che recepisce integralmente il contenuto del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza, con cui viene contestata alla società la deducibilità, ai fini Ires ed Irap, dei canoni passivi per utilizzo marchio FS, per un importo pari a 9.182.000,00 euro; il costo delle carte di libera circolazione (CLC), per un importo pari a 15.889.182,00 euro; oneri per aggiornamento stime esercizi precedenti, per un importo pari a 783.713,16 euro; oneri per interventi a seguito di calamità naturali, per un importo pari a 2.385.140,29 euro; costi di acquisto software, per un importo pari a 1.337.724,089 euro, ritenendo i rilievi infondati, la società ha presentato l'11 aprile 2007 ricorso avverso il suddetto avviso di accertamento.

Relativamente alla controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000, si segnala che avverso la Sentenza n. 13/33/07 del 14 marzo 07, con la quale la Commissione Tributaria Regionale di Firenze (Sez. 33) ha accolto l'appello proposto dal Comune di Siena la società ha tempestivamente presentato appello presso la Corte di Cassazione. Al momento non è stata ancora fissata la trattazione della predetta controversia.

Il 2 gennaio e il 17 dicembre 2007, il Comune di Siena ha notificato a RFI quattro avvisi di accertamento e irrogazione di sanzioni in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI) uno relativo all'annualità 2001 e tre relativi alle annualità 2002/2003/2004 per l'importo complessivo (comprensivo di sanzioni e interessi) di 32.507,26 euro. Avverso tali atti la società ha presentato/presenterà tempestivi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente. Il 22 novembre 2007 si è tenuta presso la Commissione Tributaria Provinciale di Siena l'udienza di trattazione al ricorso avente ad oggetto l'avviso di accertamento n. 1000222 del 27.12.2006 relativo all'annualità 2001. La società è in attesa di conoscere il dispositivo della sentenza che a norma di legge è generalmente depositato presso la Segreteria della Commissione Tributaria entro 60 giorni dalla data della trattazione del ricorso.

Relativamente ai ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, il 10 gennaio 2006 è stata depositata la relativa sentenza. La società per ora non ha ritenuto di notificare all'ente impositore la sentenza n. 57/02/05, emessa il 12 novembre 2005, con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Verbania ha accolto i ricorsi presentati dalla società annullando i citati avvisi di accertamento. Il 28 febbraio 2007 alla società è stato notificato l'appello che il Comune di Villadossola ha proposto avverso la sentenza n. 57/02/05. Con sentenza n. 51/30/07, emessa il 19 novembre 2007 e depositata il 3 dicembre 2007 la Commissione Tributaria di Torino (Sez. n 30) ha annullato l'appello proposto dal Comune e confermato la sentenza di primo grado favorevole alla società.

In relazione all'avviso di classamento per il frazionamento e riaccatastamento d'ufficio di unità immobiliari sedi della stazione ferroviaria di Lucca, notificato il 17 dicembre 2005 dall'Agenzia del territorio – Ufficio di Lucca, avverso il quale la società Ferservizi ha proposto ricorso in nome proprio e per conto di RFI la Commissione Provinciale di Lucca ha dichiarato lo stesso ricorso inammissibile e quindi il giudizio deve considerarsi estinto.

Con riferimento al contenzioso Iva relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la commissione tributaria centrale il 20 dicembre 2004 aveva emesso la sentenza nn. 10845, si segnala che l'Ufficio ha impugnato la sentenza (relativa all'avviso di rettifica n. 3777/81), che accoglieva parzialmente il ricorso.

Il 18 febbraio 2005 e l'11 aprile 2005 erano stati presentati 10 ricorsi giurisdizionali presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma (con richiesta di sospensione giudiziale), avverso altrettante cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 – 1994 – 1995 – 1996 – 2000.

In relazione alle stesse cartelle di pagamento erano state altresì presentate relative istanze di sospensione in via amministrativa, in seguito alle quali, il 31 maggio 2005, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4 – aveva disposto la sospensione amministrativa a tempo indeterminato. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si era provveduto a disporre il versamento degli importi iscritti a ruolo per la parte non oggetto di sospensione, comprensivi di interessi di mora. Successivamente l'Ufficio aveva disposto lo sgravio degli importi già interessati dai provvedimenti di sospensione amministrativa.

Il 22 marzo 2006 l'Ufficio ha disposto lo sgravio totale di una delle cartelle di pagamento oggetto di ricorso in relazione alla quale erano ancora pendenti a tale data i termini per la costituzione in giudizio. Non essendosi più ravvisata la necessità di deposito del ricorso, la fattispecie può ritenersi estinta.

Il 19 settembre 2006 la sezione 33 della Commissione Tributaria Provinciale di Roma – riuniti 4 ricorsi – ha emesso una sentenza con la quale, prendendo atto di quanto riconosciuto anche dall'Agenzia delle Entrate e già oggetto di provvedimenti di sgravio, ha accolto le tesi prospettate dalla ricorrente. Pur in attesa del passaggio in giudicato della sentenza suddetta (che andrà a scadere il 5.11.2007) può ritenersi estinta per l'importo di 4.905.805,52 euro.

Sempre il 19 settembre 2006 la sezione 33 della CTP di Roma ha emesso 4 sentenze con la quale ha dichiarato cessata la materia del contendere in relazione ad altri 4 ricorsi la cui pretesa erariale corrisponde a 3.410.565,14 euro.

La restante somma pari a 145.823,62 euro è relativa ad una cartella di pagamento il cui ricorso pende ancora in giudizio.

Relativamente agli 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, la Commissione Tributaria adita ha, nel corso delle udienze tenutesi nel 2007, formalmente dichiarato la cessazione della materia del contendere per alcuni degli atti per i quali era stato disposto il loro annullamento, dall'Ente impositore nell'ambito del potere di autotutela. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie può dichiararsi estinta.

Con riferimento ai 6 atti di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2001, si fa presente che l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4 ha disposto l'annullamento totale di uno di questi. Relativamente ai restanti ricorsi l'udienza è stata fissata il 5 febbraio 2008.

Con riferimento all'atto di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2002 al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio, si è provveduto a disporre il pagamento dell'importo dovuto.

Per alcune controversie, peraltro di importo assai poco significativo, la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha respinto il ricorso presentato dalla società, la quale rimane in attesa di conoscere le motivazioni della decisione avversa al fine di valutare l'opportunità di proporre eventuale appello. In relazione a tali atti, pertanto, la fattispecie non può considerarsi estinta. Inoltre, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si è provveduto a disporre il versamento di tutti gli importi non interessati dagli atti di annullamento in via di autotutela.

L'11 novembre 2005, il Comune di Albisola Superiore ha notificato, a questa società, tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo. I predetti atti sono stati impugnati il 9 gennaio 2006. Il 7 dicembre 2007 sono state depositate le sentenze nn. 297/01/07, 298/01/07 e 299/01/07 con le quali i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Savona di prime cure hanno accolto le tesi prospettate dalla società ricorrente.

Il 26 giugno 2007, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Prato – ha notificato alla ricorrente società sette avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro prot. nn. 43082 – 43083 – 43084 – 43085 – 43086 – 43088 e 43287, avverso i quali il 9 ottobre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, tuttora pendente. Questa società nei termini di legge ha provveduto, ai

sensi dell'art. 56, comma 1, lett. a) del DPR 26/04/1986, n. 131, al versamento corrispondente all'imposta complementare per il maggior valore accertato e relativi interessi moratori.

Il 24 settembre 2007, la Provincia di Genova – ha notificato alla ricorrente società sei atti di accertamento d'ufficio in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 – 14 – 15 – 16 – 17 e 18, avverso i quali il 7 dicembre 2007, RFI ha presentato i relativi ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente, tuttora pendente.

Con riferimento a tali contenziosi sono stati previsti accantonamenti in bilancio, per la cui quantificazione si rimanda alla nota integrativa dello stato patrimoniale e del conto economico.

D.Lgs 231/2001

L'organismo di vigilanza istituito dal Consiglio di Amministrazione di RFI con delibera del 27 settembre 2004 ha eseguito attività di verifica sui processi societari a rischio di commissione dei reati di cui al D.Lgs n. 231/2001 al fine di vagliare l'adeguatezza e l'osservanza del Modello Organizzativo di Gestione definito per la prevenzione dei reati.

L'azione operativa di verifica del 2007 è costituita da n. 13 attività di *audit*. Le risultanze delle attività, comunicate in via continuativa all'amministratore delegato di RFI e con reportistica semestrale al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale della società, hanno evidenziato un quadro di complessiva adeguatezza e funzionamento del Modello di prevenzione dei reati esaminato.

Con delibera del 12 ottobre 2007 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato le modifiche dello Statuto dell'Organismo, proposte all'unanimità dall'Organismo stesso.

D.Lgs 196/2003

In relazione a quanto previsto dalla normativa relativa al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, è stato redatto il Documento Programmatico per la Sicurezza del trattamento dei dati personali.

Il provvedimento di emanazione dell'amministratore delegato è stato formalizzato il 24 gennaio 2005 con Comunicazione Operativa n. 196.

Nel 2007 sono state avviate attività di *audit* finalizzate alla verifica dell'osservanza, da parte dei Responsabili incaricati, del trattamento dei dati personali e degli adempimenti di legge previsti.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La società, nell'esercizio 2007, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato SpA.

Progetto *Risk Management* ed attività di *Audit*

Le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi operativi e di supporto di RFI come indicato nella sottostante tabella.

Area/macroprocesso oggetto di audit	n. Attività di audit ¹
Produzione dei servizi	2
Gestione patrimonio immobiliare	3
Negoziato e approvvigionamenti	7
Investimenti	8
Manutenzione	9
Sicurezza di esercizio	3
Sicurezza sul lavoro e tutela ambientale	4
Gestione risorse umane e organizzazione	9
Sviluppo e gestione dei sistemi informativi	6
Gestione amministrativa e fiscale	12
Pianificazione e controllo	4

¹ Numero delle attività di audit che hanno preso in esame i singoli macroprocessi. Si evidenzia che un'attività di audit può interessare uno o più macroprocessi aziendali.

Nel 2007 sono state eseguite e concluse n. 51 attività di *audit*. Di esse, n. 2 hanno interessato TAV, n. 1 TFB e n. 3 Trenitalia.

Nel 2007 la società è stata interessata da una profonda rivisitazione delle posizioni dirigenziali con conseguenti ripercussioni sull'organizzazione.

Ciò ha determinato un incremento delle attività di *audit* svolte su richiesta del Vertice societario e delle Strutture interessate dai citati cambiamenti.

Monitoraggio dei piani di azione

A fronte delle criticità/aree di miglioramento emerse a seguito delle attività di *audit*, i responsabili delle competenti Strutture operative societarie hanno definito appropriati piani di azione, attuati o in corso di attuazione.

Nel 2007 sono stati monitorati n. 58 piani di azione relativi ad attività eseguite nel 2005, 2006 e 2007. Di essi, n. 37 risultano attuati e n. 27 sono in corso di attuazione.

Risk Management

Sono in corso le attività di sviluppo del progetto *Risk Management*, finalizzato a introdurre nella società un processo strutturato e continuo di individuazione, gestione e monitoraggio dei rischi aziendali, basato sulla metodologia del CRSA (*Control and risk self assessment*), che si caratterizza per l'autovalutazione dei rischi e dei controlli da parte dei titolari e addetti ai processi in base al proprio patrimonio di competenze, conoscenze e sensibilità.

Nel 2007, con la metodologia del CRSA, sono stati definiti i Modelli Processi/Rischi/Controlli e sono stati effettuati "assessment pilota" tramite l'applicativo ERA (*Enterprise Risk Assessor*) da parte di alcune strutture organizzative

In tale ambito è stato definito il processo di *risk management* con l'indicazione delle attività e dei ruoli di riferimento ed è stata descritta la metodologia da applicare con le istruzioni di dettaglio per l'individuazione e la valutazione dei rischi e dei controlli e le metriche di valutazione.

Valutazione sintetica del Sistema di Controllo Interno della società

Il quadro cognitivo sul sistema di controllo interno di RFI risulta dalle conoscenze acquisite attraverso l'attività di *audit* sui processi esaminati e le autovalutazioni dei *Process Owner*, condivise nell'ambito del progetto *Risk Management*.

In base al quadro cognitivo di cui sopra, relativamente ai processi esaminati nel 2007, il sistema di controllo interno risulta sostanzialmente "adeguato" al perseguimento di una buona *Governance* e al raggiungimento degli scopi societari.

Le politiche seguite sono state orientate al miglioramento continuo, attraverso la definizione di processi e procedure, nonché l'indicazione di regole di comportamento basate sempre più su standard di riferimento e misurazione dei risultati.

Tra le leve principali del sistema va citata la profonda cultura organizzativa del management e la diffusa attenzione ai prioritari temi aziendali, come pure la sensibilità verso la sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e della tutela dell'ambiente.

Sono state rilevate condizioni di carenza unicamente in due processi esaminati, peraltro secondari rispetto al *core business* e sono in atto i relativi piani di azione tesi al superamento delle carenze rilevate.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Gennaio

Interventi sul capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione parziale di RFI a favore della FS Logistica stipulato il 21 dicembre 2007 il capitale sociale di RFI dal 1° gennaio 2008 è diminuito di 268.673.758 euro. A fronte di ciò sono state annulate n. 268.673.758 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna di proprietà dell'unico socio Ferrovie dello Stato.

Inoltre, per effetto dell'atto di scissione parziale di Trenitalia a favore di RFI, sottoscritto il 28 dicembre 2007, il capitale sociale di RFI con effetto dal 1° gennaio 2008, è aumentato di 48.000 euro. A fronte di ciò sono state emesse n. 48.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna in favore dell'unico socio Ferrovie dello Stato.

Infine, il 31 gennaio 2008 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale di 250.000.000 euro, deliberato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 dicembre 2007 ai sensi dell'art. 5.2 dello statuto sociale.

Pertanto il capitale sociale sottoscritto e versato al 31 gennaio 2008 è pari a 32.835.071.349 euro.

Atto di risoluzione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

La Direzione Generale – Vigilanza Contratti Pubblici dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture ha comunicato con nota del 28 dicembre (ricevuta il 4 gennaio 2008) a RFI, TAV ed ai *General Contractor* FIAT e Consorzio Iricav Uno che il Consiglio dell'Autorità ha approvato un atto di risoluzione in ordine agli interventi gestiti da TAV - relativamente alle tratte Roma-Napoli e Bologna-Firenze. Tale risoluzione giunge all'esito di un'attività istruttoria avviata nel 1999.

L'autorità ha accolto l'istanza della società di differire di 90 giorni – rispetto a quello iniziale fissato in 30 giorni – il termine per comunicare "le misure adottate e gli impegni che intendono assumere per porre fine alle infrazioni rilevate" con il predetto atto di risoluzione.

Allo stato la società sta provvedendo alla definizione dei contenuti da fornire a riscontro della suddetta comunicazione dell'autorità di vigilanza d'intesa con la *Holding*.

**Istituzione del GEIE per il corridoio interoperabile Genova-Rotterdam
(Corridoio A)**

Nell'ambito del *Memorandum of Understanding* (MoU) firmato a marzo 2005 tra la Commissione europea e gli *stakeholders* ferroviari sono stati individuati sei corridoi prioritari tra quelli indicati nel progetto TEN-T, da attrezzare con il sistema interoperabile ETCS (*European Train Control System*) di *Control Command*. Per quanto attiene al Corridoio A, in osservanza di quanto previsto nella Lol siglata a Bruxelles il 3 marzo 2006, il *Management Committee* ha proposto all'Executive Board la costituzione di un GEIE. A metà gennaio è stato costituito il GEIE "Corridor A EEIG" composto da 3 membri ovvero RFI, DB e Pro-rail per il quale sono ancora in fase di completamento gli iter procedurali di formalizzazione della registrazione. La durata del GEIE è prevista fino al 2015 ma può essere variata: la sede è Francoforte.

Febbraio**Protocollo di Accordo tra RFI e la Provincia Autonoma di Bolzano**

Il 18 febbraio sono stati sottoscritti due protocolli di intesa tra RFI e Provincia Autonoma di Bolzano riguardanti:

- integrazione dell'accordo del 2005 sul comodato di fabbricati ed aree delle linee atesine;
- accordo sul potenziamento della linea della Val Pusteria con finanziamento congiunto RFI/ PA (la quota di RFI proveniente dalla dismissione di aree).

Evoluzione prevedibile della gestione

La scarsità delle risorse per finanziare un ambizioso piano di investimenti ferroviari, così come definito nel nuovo Contratto di Programma (di seguito CdP) 2007-2011 e riportato nel Piano Industriale (di seguito PI) 2007-2011, è stata e sarà la preoccupazione costante di questi anni. Il 2007 ha permesso alla società di rispettare ed anche superare gli ambiziosi obiettivi di Piano 2007-2011 e nel contempo, seppure attraverso un faticoso iter legislativo, di riuscire ad ottenere dai Ministeri competenti le risorse necessarie a finalizzare gli investimenti programmati, problema che peraltro si ripropone ogni anno con la conseguente incertezza rappresentata dai tempi e dalle modalità di applicazione della Legge Finanziaria (di seguito LF).

Il tavolo tecnico, avviato nel 2007, di cui si è ampiamente detto nella relazione sulla gestione a cui si fa rimando, ha portato:

- alla sottoscrizione del nuovo CdP 2007-2011 parte investimenti avvenuta il 31 ottobre 2007; l'evento rappresenta un atto di grande rilievo per la società, in quanto consente un'equilibrata pianificazione degli investimenti in un arco temporale pluriennale. Nonostante al contratto non siano associate le risorse di cassa necessarie a completare l'intero piano di investimenti del quinquennio, sussiste l'impegno del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture a proporre, per quanto di competenza, tutte le misure e ad attuare tutte le iniziative necessarie atte a tenere indenne RFI in caso di definanziamenti successivi o sospensione di investimenti oggetto del CdP, in modo da rispondere, nei limiti dell'attuale quadro di finanza pubblica, alle obiettive esigenze della società;
- alla trasmissione del CdP 2007-2011 parte servizi al Ministero delle Infrastrutture per il seguito di competenza. Come già indicato nella relazione dello scorso anno avendo RFI trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze la rendicontazione 2006 a norma degli artt. 17 e 20 del CdP 2001-2005 secondo il modello di contabilità regolatoria, a luglio del 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del MI e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF) con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali. A novembre la proposta di schema di CdP 2007-2011 parte servizi è stata trasmessa da RFI al MI per il seguito di competenza. Intanto per il 2008 ha previsto, per la parte di gestione corrente, stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti a carico del capitolo di pertinenza RFI.

Per quanto riguarda il tema del progetto Alta Capacità/Alta Velocità - Asse Torino-Milano-Napoli, i provvedimenti normativi contenuti nella LF 2006 e nella LF 2007 hanno definito le modalità di contribuzione dello Stato al completamento del progetto, alcune delle quali sono state recepite nel CdP 2007-2011 firmato tra le parti. Si evidenzia che la copertura complessiva dei costi di investimento dell'Asse dovrà essere assicurata anche con il ricorso al mercato finanziario per ammontari compatibili con la redditività che la gestione potrà assicurare. E' in corso la definizione di tempi, valori e modalità del ricorso al mercato, per consentire a breve l'avvio delle attività necessarie per addivenire ad un quadro definito delle aggiuntive risorse occorrenti per completare il progetto.

Il gestore dell'infrastruttura, così come già avvenuto a fine 2007 per ciò che ha riguardato la scissione parziale di aree non strumentali a favore di FS Logistica, sta proseguendo nella perimetrazione degli asset non più strumentali all'esercizio ferroviario, così come stabilito nel Comitato Investimenti di Gruppo, ridefinendo i propri confini fisici in coerenza con la missione indicata dalla legge 188/2003.

Il quadro di riferimento, seppur evidenziando un grande sforzo compiuto dal Governo, necessiterà da parte di tutte le Istituzioni di una costante attenzione ai temi del trasporto ferroviario in quanto presenta ancora alcuni elementi di incertezza, più in particolare:

- necessità che lo Stato assicuri la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete tradizionale;
- che le istituzioni competenti, oltre ad onorare gli impegni di cui al CdP, predispongano, per il futuro, un quadro di regole certe e vincolanti, soprattutto quanto ad entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI in quanto oltretutto alcuni di questi sono subordinati agli esiti positivi del provvedimento previsto in Finanziaria riferito al Fondo per l'erogazione ai lavoratori dipendenti del settore privato dei Trattamenti di Fine Rapporto;
- in considerazione del fatto che RFI vanta nei confronti dello Stato ingenti somme a credito, dallo stesso formalmente riconosciute, adottare strumenti attuativi per un pronto realizzo di cassa di tali risorse;
- necessità che lo Stato assicuri, con tempestiva regolarità, l'adeguamento annuale del canone d'accesso all'infrastruttura al tasso di inflazione. A tale proposito si evidenzia che la società nel mese di gennaio 2008 ha trasmesso ai competenti uffici ministeriali la richiesta per il suddetto adeguamento supportandola anche con le risultanze della rendicontazione del 2006, dalla quale emergono gli elementi che evidenziano la coerenza tra la richiesta di revisione annuale del canone con il perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario della società, obiettivo inderogabile ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. 188/2003;
- è opportuno che RFI prosegua nella costante attenzione al contenimento dei costi e utilizzi in modo efficace la leva dei ricavi.

Il risultato d'esercizio positivo registrato per il 2007 conferma la solidità industriale delle società, gli sforzi compiuti nel corso degli ultimi anni riguardo all'efficientamento sul lato costi e la capacità di dialogo con le Istituzioni che confidiamo possa continuare e ancor più migliorare nel corso dei prossimi anni.

Proposta di destinazione del risultato d'esercizio

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2007, evidenzia un utile netto di 16.883.258,49 euro.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- il residuo importo a utili da riportare a nuovo.

Roma, 14 marzo 2008

Il Consiglio di Amministrazione

L'amministratore delegato

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2007**

Signor Azionista,

i fatti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2007 sono ampiamente descritti nella "Relazione sulla gestione" redatta dagli amministratori; assumono una particolare rilevanza, ad avviso del Collegio, quelli che di seguito si riportano.

- Con decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito con modificazioni nella legge 2 aprile 2007, n. 40, sono state revocate le concessioni rilasciate alla TAV per le tratte Milano-Verona, Verona-Padova e Milano-Genova, con conseguente scioglimento del rapporto convenzionale RFI-TAV e dei rapporti contrattuali tra TAV e i General Contractor interessati.

A seguito dei ricorsi presentati dai General Contractor affidatari delle tratte AV/AC di cui trattasi, il TAR del Lazio ha rimesso alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee la questione pregiudiziale relativa alla compatibilità della suddetta disposizione con la normativa comunitaria.

- Il 31 ottobre 2007 RFI ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture il Contratto di Programma 2007/2011 - Parte Investimenti, che disciplina i rapporti con lo Stato con riferimento alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali ed alla manutenzione straordinaria. Il Contratto di Programma-Parte Servizi, invece, è ancora oggetto di negoziazione con il predetto Ministero e nelle more

della sua sottoscrizione rimane in vigore il Contratto di Programma 2001/2005, già prorogato per il 2006.

- In data 21 dicembre 2007 è stato stipulato l'atto di scissione parziale di RFI a favore di FS Logistica, con il quale è stato attribuito a detta Società, con effetto dal 1° gennaio 2008, un compendio patrimoniale non più funzionale all'attività propria di RFI, costituito da dieci porzioni di impianti ubicati in terminali merci;
- In data 28 dicembre 2007 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia mediante assegnazione a RFI del ramo d'azienda "Servizi di Manovra" con effetto dal 1° gennaio 2008.

Attività di vigilanza

Nel corso dell'esercizio 2007 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. In merito si riferisce 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.

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. Riguardo alla consistenza raggiunta dagli accantonamenti per rischi ed oneri, tale da influenzare in misura considerevole il risultato dell’esercizio, la società predetta ne ha assicurato il costante monitoraggio.

Nello svolgimento della vigilanza sull’adeguatezza dell’assetto organizzativo della Società, sono state acquisite informazioni dai responsabili di varie funzioni, 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 circa le risultanze dell’attività da esso svolta nel 2007, dalla quale è emerso un quadro di complessiva adeguatezza ed osservanza del “modello organizzativo e di gestione” della Società.

Analisi del risultato dell’esercizio 2007

Passando all’analisi del conto economico dell’esercizio 2007, i fondamentali saldi di bilancio evidenziano il positivo risultato della gestione, che si è chiusa con un MOL di mln. 122,2, un risultato ante imposte di mln. 48,8 e con un utile netto di 16,9 milioni di euro. Soltanto il risultato operativo è in territorio negativo (mln. 175,2) per effetto degli accantonamenti netti (mln.301,1), non completamente compensati dalle componenti nette straordinarie (mln. 232,4).

Il risultato dell'esercizio presenta un sensibile miglioramento rispetto a quello precedente, che aveva fatto registrare una perdita di 197 milioni di euro.

Da una più analitica lettura dei dati economici, tuttavia, emerge la generale riduzione dei ricavi delle vendite (-mln. 5,9), compresi quelli da traffico, la cui diminuzione, anche in termini nominali (- 3,8 milioni), è derivata principalmente dal ridimensionamento dei programmi di Trenitalia.

Pertanto, l'incremento netto dei ricavi della produzione è legato esclusivamente ai "ricavi da Stato" che hanno segnato un incremento di 252,3 milioni.

Dal lato dei costi, va rilevato che quello del lavoro e quelli vari e per materie sono diminuiti, rispettivamente, di 5,8 e di 31,5 milioni, risultato estremamente positivo seppure attenuato dal minore valore delle capitalizzazioni (- 50,9 milioni). Quindi è continuata l'azione di efficientamento dei principali fattori di costo e conseguita la loro significativa riduzione che spiega effetti positivi sul MOL. E' da segnalare, tuttavia, che non risultano proseguite le azioni individuate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 24 novembre 2005 per il bilanciamento dei costi delle stazioni gestite direttamente da RFI e consistenti nella "...riqualificazione, l'aumento delle aree a reddito e dei canoni di locazione, la chiusura delle piccole stazioni e la concessione di comodati". Attività marginali nel senso predetto sono state svolte nell'esercizio 2006, durante il quale il gap tra i costi ed i ricavi, di mln. 64,4, è stato ridotto di 2,1 milioni.

Per effetto della riduzione delle capitalizzazioni i costi operativi sono complessivamente cresciuti di 13,6 milioni e pertanto il MOL, positivo per 122,2 milioni, registra un incremento inferiore a quello dei ricavi operativi.

Tra le voci sotto il MOL emerge in particolare che:

- nel 2007 sono stati contabilizzati per la prima volta gli ammortamenti relativi

alla rete AV/AC, per l'importo di 23,8 milioni, in quanto l'ammortamento delle tratte il cui preesercizio è terminato nel 2006 è iniziato nell'esercizio successivo, ai sensi della specifica disposizione contenuta nella legge finanziaria 2006;

- gli accantonamenti hanno raggiunto i 301,1 milioni, segnando un incremento di 201,5 milioni rispetto al precedente esercizio, principalmente in relazione al contenzioso civile ed al contenzioso del lavoro, nonché ai rischi connessi alla prosecuzione degli investimenti gestiti dalla Società;
- il saldo della gestione finanziaria, che era stato positivo nel 2006, è peggiorato di 29,8 milioni, soprattutto in conseguenza della crescita dell'indebitamento e dell'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile;
- le componenti straordinarie nette (+ 263,6 milioni) hanno beneficiato del consistente rilascio parziale (per 134,5 mln) dell'accantonamento a suo tempo effettuato per far fronte ai rischi derivanti dal contenzioso con il Gruppo COSIAC e del rilascio totale del fondo ICI Stazioni (50 mln) costituito nel 2006. Le valutazioni alla base dei rilasci sono specificate nella Nota Integrativa.

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.

127/1991, 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 alla deroga prevista dall’art. 2423, quarto comma, C.C. .

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..

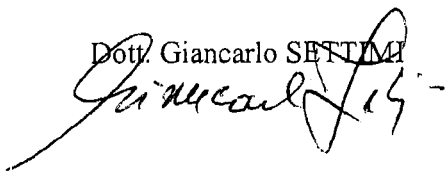
Non si è ancora avuta conoscenza della relazione della società di revisione sul bilancio.

In relazione a quanto precede, il Collegio esprime parere favorevole all’approvazione del bilancio d’esercizio chiuso il 31 dicembre 2007 e all’accoglimento della proposta di destinazione dell’utile formulata dagli amministratori.

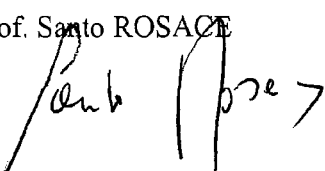
Roma, 18 marzo 2008

IL COLLEGIO SINDACALE

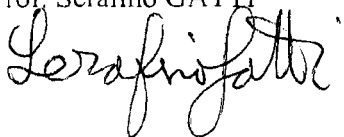
Dott. Giancarlo SETTIMI - (Presidente)



Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)



Prof. Serafino GATTI - (Sindaco effettivo)



PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

**Bilancio di esercizio
di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA
al 31 dicembre 2007**

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

	31.12.2007	31.12.2006	DIFFERENZE
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (DI CUI GIÀ RICHIAMATI)			
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
2. Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	27.546.296	18.442.781	9.103.515
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	197.313.144	110.768.015	86.545.129
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	729.254.806	506.739.235	222.515.571
7. Altre	89.897.130	272.740.293	(182.843.163)
Totale I.	1.044.011.376	908.690.324	135.321.052
II. Immobilizzazioni materiali			
1. Terreni e fabbricati	52.771.895.791	51.458.880.130	1.313.015.661
2. Impianti e macchinario	124.102.965	118.137.908	5.965.057
3. Attrezzature industriali e commerciali	157.883.357	159.253.994	(1.370.637)
4. Altri beni	97.236.906	90.434.547	6.802.359
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	4.465.664.004	5.694.125.567	(1.228.461.563)
Totale II.	57.616.783.023	57.520.832.146	95.950.877
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1. Partecipazioni in:			
a. Imprese controllate	3.188.253.548	3.296.417.797	(108.164.249)
b. Imprese collegate	97.255.597	98.669.932	(1.414.335)
c. Altre imprese	49.272.031	49.286.059	(14.028)
Totale 1.	3.334.781.176	3.444.373.788	(109.592.612)
2. Crediti:			
a. verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	136.127.392	131.609.686	4.517.706
- esigibili oltre l'esercizio successivo	387.775.042	0	387.775.042
c. verso altri	523.902.434	131.609.686	392.292.748
- esigibili entro l'esercizio successivo	122.100.455	2.129.982	119.970.473
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.948.838.618	12.013.708	1.936.824.910
Totale 2.	2.070.939.073	14.143.690	2.056.795.383
Totale III.	5.929.622.683	3.590.127.164	2.339.495.519
TOTALE B. IMMOBILIZZAZIONI	64.590.417.082	62.019.649.634	2.570.767.448

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	31.12.2007	31.12.2006	DIFFERENZE
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	143.147.096	155.506.135	(12.359.039)
5. Acconti	169.214	169.214	0
6. Cespiti radiati da alienare	24.761	24.761	0
Totale I.	143.341.071	155.700.110	(12.359.039)
II. Crediti			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	270.527.009	310.246.590	(39.719.581)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.020.689	14.405.183	(1.384.494)
	283.547.698	324.651.773	(41.104.075)
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	45.430.226	39.095.281	6.334.945
- esigibili oltre l'esercizio successivo	486.777.882	512.121.481	(25.343.599)
	532.208.108	551.216.762	(19.008.654)
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.508.710	858.537	1.650.173
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.259.316.050	915.974.771	343.341.279
- esigibili oltre l'esercizio successivo	313.283.200	11.999.078	301.284.122
	1.572.599.250	927.973.849	644.625.401
4 bis. Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.142.229	1.726.627	415.602
5. Verso altri			
a. altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	387.665.493	449.575.881	(61.910.388)
b. altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.941.714.010	2.854.014.207	(912.300.197)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	103.067	103.067	0
	1.941.817.077	2.854.117.274	(912.300.197)
Totale 5.	2.329.482.570	3.303.693.155	(974.210.585)
Totale II.	4.722.488.565	5.110.120.703	(387.632.138)
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	2.054.869	2.032.338	22.531
2. Assegni	10.349	20.109	(9.760)
3. Denaro e valori in cassa	1.082.605	760.097	322.508
4. Conti correnti di tesoreria	2.165.967.834	215.727.058	1.950.240.776
Totale IV.	2.169.115.657	218.539.602	1.950.576.055
TOTALE C. ATTIVO CIRCOLANTE	7.034.945.293	5.484.360.415	1.550.584.878
D. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	19.269.467	19.363.112	(93.645)
TOTALE D. RATEI E RISCONTI	19.269.467	19.363.112	(93.645)
TOTALE ATTIVO	71.644.631.842	67.523.373.161	4.121.258.681

Importi in euro

Stato patrimoniale passivo

	31.12.2007	31.12.2006	DIFFERENZE
A. PATRIMONIO NETTO			
I. Capitale	32.853.697.107	32.603.697.107	250.000.000
II. Riserva da sovrapprezzo delle azioni	0	0	0
III. Riserve di rivalutazione			
1. Variazione 2002 D.M. 4 febbraio 2003 valutazione definitiva patrimoniale	887.352.096	887.352.096	0
IV. Riserva legale	197.160	197.160	0
V. Riserve statutarie	0	0	0
VI. Riserva per azioni proprie in portafoglio	0	0	0
VII. Altre riserve:			
1. Riserva straordinaria	0	0	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Versamenti in conto capitale	0	0	0
4. Riserva da utili su cambi	0	19.625	(19.625)
Totale VII.	0	19.625	(19.625)
VIII. Utili (perdite) portati a nuovo	(193.250.913)	3.730.333	(196.981.246)
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	16.883.258	(196.965.872)	213.849.130
TOTALE A. PATRIMONIO NETTO	33.564.878.708	33.298.030.449	266.848.259
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
2. Per imposte, anche differite	20.546.040	4.279.520	16.266.520
4. Fondo ristrutturazione ex Legge n.448/1998	19.277.049.012	19.277.049.011	1
5. Integrazione fondo di ristrutturazione ex Legge n.448/1998	4.195.847.744	4.663.546.894	(467.699.150)
6. Fondo per manutenzione ordinaria	2.323.000.000	2.323.000.000	0
7. Altri	1.261.829.425	1.248.272.710	13.556.715
TOTALE B. FONDI PER RISCHI E ONERI	27.078.272.221	27.516.148.135	(437.875.914)
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	1.117.508.043	1.212.818.585	(95.310.542)
D. DEBITI			
3. Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	69.951.976	0	69.951.976
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.164.685.968	0	1.164.685.968
	1.234.637.944	0	1.234.637.944
4. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	102.248.071	47.396.019	54.852.052
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.215.931.194	1.118.179.265	97.751.929
	1.318.179.265	1.165.575.284	152.603.981
5. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	16.642.842	(16.642.842)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	16.642.842	(16.642.842)

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	31.12.2007	31.12.2006	DIFFERENZE
6. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.900.397.743	1.105.286.802	1.795.110.941
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.258.425.594	2.691.194	1.255.734.400
	4.158.823.337	1.107.977.996	3.050.845.341
7. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.869.061.638	1.732.629.551	136.432.087
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.416.513	0	12.416.513
	1.881.478.151	1.732.629.551	148.848.600
9. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	142.270.757	68.170.280	74.100.477
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	142.270.757	68.170.280	74.100.477
10. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.170.455	9.062.032	(7.891.577)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	1.170.455	9.062.032	(7.891.577)
11. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	17.666.952	248.538.648	(230.871.696)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	948.957	0	948.957
	18.615.909	248.538.648	(229.922.739)
12. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	55.247.244	42.325.853	12.921.391
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	55.247.244	42.325.853	12.921.391
13. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	144.890.842	127.423.289	17.467.553
- esigibili oltre l'esercizio successivo	96.404.941	102.430.272	(6.025.331)
	241.295.783	229.853.561	11.442.222
14. Altri debiti			
a. verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	367.023.189	355.385.981	11.637.208
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.004	13.004	0
	367.036.193	355.398.985	11.637.208
b. verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	311.663.974	247.141.191	64.522.783
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.963.701	10.080.902	(8.117.201)
	313.627.675	257.222.093	56.405.582
Totale 14.	680.663.868	612.621.078	68.042.790
TOTALE D. DEBITI	9.732.382.713	5.233.397.125	4.498.985.588
E. RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	151.590.157	262.978.867	(111.388.710)
TOTALE E. RATEI E RISCONTI	151.590.157	262.978.867	(111.388.710)
TOTALE PASSIVO	71.644.631.842	67.523.373.161	4.121.258.681

Importi in euro

Conti d'ordine

	31.12.2007	31.12.2006	DIFFERENZE
1. Rischi			
1.1. Fidejussioni			
- a favore di altri	55.051.462	47.650.547	7.400.915
	55.051.462	47.650.547	7.400.915
1.2. Avalli			
- a favore di altre imprese consociate	5.164.569	5.164.569	0
	5.164.569	5.164.569	0
1.3. Altre garanzie personali			
- a favore di imprese controllate	1.986.937.787	2.049.177.817	(62.240.031)
	1.986.937.787	2.049.177.817	(62.240.031)
Totale 1.	2.047.153.818	2.101.992.933	(54.839.116)
2. Impegni	0	0	0
Totale 2.	0	0	0
3. Beni di terzi in consegna			
3.3. Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
Totale 3.	220.728	220.728	0
4. Altri conti d'ordine			
4.1. Fonti di finanziamento per aumento di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
4.1.1. Somme da ricevere dallo Stato e dalla UE	28.311.262.000	18.849.000.000	9.462.262.000
4.1.2. Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	4.848.184.000	2.774.000.000	2.072.184.000
4.1.3. Somme da ricevere dalla Capogruppo	427.380.826	0	427.380.826
Totale 4.	33.584.826.826	21.623.000.000	11.961.826.826
TOTALE CONTI D'ORDINE	35.632.201.371	23.725.213.661	11.906.987.710

Importi in euro

Conto economico

	2007	2006	DIFFERENZE
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
a. prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	19.855.513	18.519.483	1.336.030
b. pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.050.311.167	1.055.494.498	(5.183.331)
c. altri ricavi delle vendite e prestazioni	147.108.120	146.998.506	109.614
Totale 1.	1.217.274.800	1.221.012.487	(3.737.687)
4. Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	396.987.182	447.893.788	(50.906.606)
5. Altri ricavi e proventi			
a. contributi in conto esercizio	1.154.093.124	901.865.834	252.227.290
- Contratto di Programma	1.154.093.124	901.765.500	252.327.624
- Altri	0	100.334	(100.334)
b. utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	464.201.731	464.103.247	98.484
c. altri	605.590.746	593.865.768	11.724.978
Totale 5.	2.223.885.601	1.959.834.849	264.050.752
TOTALE A. VALORE DELLA PRODUZIONE	3.838.147.583	3.628.741.124	209.406.459
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	801.807.569	848.582.003	(46.774.434)
7. Per servizi	710.483.755	691.568.431	18.915.324
8. Per godimento di beni di terzi	39.805.096	32.622.946	7.182.150
9. Per il personale			
a. salari e stipendi	1.176.715.338	1.182.895.179	(6.179.841)
b. oneri sociali	278.385.043	283.472.686	(5.087.643)
c. trattamento di fine rapporto	116.207.324	110.486.311	5.721.013
e. altri costi	18.746.910	18.990.742	(243.832)
Totale 9.	1.590.054.615	1.595.844.918	(5.790.303)
10. Ammortamenti e svalutazioni			
a. ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.019.895	6.543.896	(2.524.001)
b. ammortamento delle immobilizzazioni materiali	482.258.364	448.225.695	34.032.669
d. svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735.096	8.157.354	2.577.742
Totale 10.	497.013.355	462.926.945	34.086.410
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.270.661)	(28.957.825)	26.687.164
12. Accantonamento per rischi	284.732.663	49.567.727	235.164.936
13. Altri accantonamenti	18.358.460	50.000.000	(33.641.540)
14. Oneri diversi di gestione	75.379.992	87.850.441	(12.470.449)
TOTALE B. COSTI DELLA PRODUZIONE	4.013.364.844	3.790.005.586	223.359.258
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	(175.217.261)	(161.264.462)	(13.952.799)

segue **Conto economico**

	2007	2006	DIFFERENZE
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	0	11.093.244	(11.093.244)
Totale 15.	0	11.093.244	(11.093.244)
16. Altri proventi finanziari			
a. da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da altri	179.154	77	179.077
Totale a.	179.154	77	179.077
d. proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate	7.710	2.520.520	(2.512.810)
- da imprese collegate	0	0	0
- da controllanti	10.597.838	9.358.549	1.239.289
- da altri	7.447.217	11.056.978	(3.609.761)
Totale d.	18.052.765	22.936.047	(4.883.282)
Totale 16.	18.231.919	34.029.368	(15.797.449)
17. Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate	14	14	0
- verso imprese collegate	0	0	0
- verso controllanti	3.017.960	117.058	2.900.902
- verso altri	23.383.038	12.381.626	11.001.412
Totale 17.	26.401.012	12.498.698	13.902.314
17 bis. Utili e (Perdite) su cambi	(29.979)	(43.709)	13.730
TOTALE C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(8.199.072)	21.486.961	(29.686.033)
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE			
18. Rivalutazioni	0	0	0
Totale 18.	0	0	0
19. Svalutazioni			
a. di partecipazioni	150.904	0	150.904
Totale 19.	150.904	0	150.904
TOTALE D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	(150.904)	0	(150.904)

	2007	2006	DIFFERENZE
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. Proventi straordinari			
a. plusvalenze da alienazioni	1.351.702	472.479	879.223
b. contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	0	43.272.300	(43.272.300)
c. sopravvenienze attive	270.536.984	73.518.885	197.018.099
d. utilizzo fondo integrazione ex Legge n.448/1998	3.497.419	3.429.702	67.717
e. altri proventi	23.563.942	31.018.822	(7.452.880)
Totale 20.	298.950.047	151.710.188	147.239.859
21. Oneri straordinari			
a. minusvalenze da alienazioni	3.511.446	3.429.702	81.744
b. imposte relative ad esercizi precedenti	4.262.550	2.174.620	2.087.930
c. oneri per esodi anticipati	0	143.272.300	(143.272.300)
d. sopravvenienze passive	57.439.905	32.634.503	24.805.402
e. altri oneri	1.321.527	1.387.433	(65.906)
Totale 21.	66.535.428	182.898.558	(116.363.130)
TOTALE E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	232.414.619	(31.188.370)	263.602.989
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+/-C+/-D+/-E)	48.847.382	(170.965.871)	219.813.253
22. Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
a. imposte correnti	31.964.124	26.000.000	5.964.124
b. imposte differite e anticipate	0	0	0
Totale 22.	31.964.124	26.000.000	5.964.124
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.883.258	(196.965.871)	213.849.129

Importi in euro

PAGINA BIANCA

**Nota integrativa
al bilancio di esercizio
al 31 dicembre 2007**

Sezione 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 è costituito da: stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il rendiconto finanziario.

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

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

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

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers SpA esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice Civile.

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

Sezione 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

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

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2007 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice Civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel 2007 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice Civile.

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

Immobilizzazioni materiali e immateriali

Le immobilizzazioni materiali ed immateriali al 31 dicembre 2007 sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e sono esposte in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2007 calcolato fino al 31 dicembre 2005 sulla base di ammortamento a quote costanti in funzione della residua possibilità di utilizzo del bene ed a partire dal 31 dicembre 2006 sulla base di un ammortamento 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.

Il criterio di ammortamento a quote variabili ha titolo nel disposto dell'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria per il 2006) che recita: "Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86".

La suddetta Legge, pertanto, ha stabilito che:

1. l'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria, dal punto di vista civilistico e fiscale, è effettuato con un criterio a quote variabili in base ai volumi di produzione;
2. gli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura lungo l'intera durata della concessione sono una componente del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile.

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. Non si tratta, pertanto, di un ammortamento "economico-tecnico" da calcolarsi in funzione del deperimento dei singoli cespiti, ma, piuttosto, di un ammortamento dell'investimento complessivo.

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

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

La concessione pubblica rilasciata a RFI SpA con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione (oggi Ministro delle Infrastrutture) numero 138T del 31 ottobre 2000 – in forza della quale RFI svolge le funzioni di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale – non ha ad oggetto beni gratuitamente devolvibili alla relativa scadenza; infatti, in forza dell'articolo 43 della Legge 23 dicembre 1998, n. 448, i beni immobili che risultano iscritti nel bilancio della Ferrovie dello Stato SpA (oggi RFI SpA) – al 31 dicembre 1997, quale è stato certificato dalla società di revisione ed approvato dall'assemblea dei soci, devono intendersi acquisiti, attribuiti e devoluti a titolo di piena proprietà.

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

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

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

Per 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 totali previste durante il periodo di concessione l'unità di prodotto è individuata nel "treno*km" sia per la Rete AV/AC sia per la Rete Convenzionale: il treno*km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressi in milioni/anno.

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

A partire dal bilancio d'esercizio 2006, per ogni direttrice la società effettua la previsione dei treni*km che saranno venduti a partire dall'anno successivo a quello cui il bilancio d'esercizio è riferito fino all'ultimo anno di vita della concessione, su base di stima fino ad un massimo di dieci anni successivi a quello del bilancio di riferimento e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall'undicesimo anno fino all'ultimo anno di vita della concessione.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per l'esercizio 2007 il volume di treni*km è indicato nella tabella che segue:

Direttrici	Volume treno*km anno 2007 Consuntivi	Volume treno-km dal 2007 al 2060
Alta Capacità/Alta Velocità	2,18	1.208
Trasversale padana e transiti internazionali	59,2	3.285
Tirrenica Nord ed affluenze	42,9	2.399
Dorsale ed affluenze	94,5	5.090
Tirrenica Sud	16,5	945
Adriatica e trasversali appenniniche	29,3	1.689
Rete Complementare	97,1	5.407
TOTALE	339,5	18.815

Valori in milioni

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni*km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni*km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso bilancio di esercizio fino al termine della concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari per l'esercizio 2007 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete AV/AC	0,18%
Rete Convenzionale - rete fondamentale	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,80%
Tirrenica Nord e affluenze	1,79%
Dorsale ed affluenze	1,86%
Tirrenico Sud	1,75%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,73%
Rete Convenzionale	
Rete complementare	1,80%

Il costo complessivo degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria della rete convenzionale oggetto di ammortamento è composto:

- dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, costituenti l'infrastruttura ferroviaria risultanti dal bilancio d'esercizio della società al 31 dicembre 2005, al netto:
 - dei contributi in conto impianti ottenuti alla stessa data;
 - del relativo fondo di ammortamento alla stessa data;
 escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
- dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nel 2006, e nel 2007 al netto dei contributi in conto impianti e delle dismissioni effettuate nel periodo;
- dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'infrastruttura ferroviaria esistente effettuate nell'esercizio 2006, 2007, non ancora entrate in esercizio e pertanto non rientranti nel precedente punto 2, 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 totali stimati lungo la vita della concessione; la stima delle spese incrementative e dei rinnovi previste da effettuare lungo la durata della concessione

è stata posta pari a quelle medie effettivamente sostenute e contabilizzate negli ultimi 5 anni, compreso l'esercizio 2007, dalla società per tali attività;

4. dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, sostenuti nell'esercizio 2006, 2007 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.

Gli importi di cui ai precedenti punti si intendono al netto dei relativi fondi al 31.12.2006.

Le tratte della Rete AV/AC entrate in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso dell'esercizio 2006 hanno effettuato, nello stesso anno, attività di pre-esercizio. Pertanto, l'investimento AV/AC Asse Torino-Milano-Napoli concorre alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'infrastruttura ferroviaria ammortizzabile, a partire dal presente esercizio, ovvero a partire dall'anno successivo a quello di completamento del pre-esercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005. La Rete AV/AC – Asse Torino-Milano-Napoli – agli effetti dell'applicazione del criterio di ammortamento in questione (Direttrice AV/AC) è stata considerata come un unico investimento.

I volumi di produzione stimati per la Rete AV/AC, a partire dal 2008 e fino al termine della concessione sono, coerentemente, quelli relativi all'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta nel dossier di valutazione aggiornato approvato a novembre 2007 dal Consiglio di Amministrazione della società, che tiene conto del fatto che nei primi anni di utilizzo di tale Rete AV/AC (2007-2012) non è operativo l'intero sistema. Tale curva previsionale, in coerenza con quanto già descritto per le direttrici della rete convenzionale, è stata stimata nei primi dieci anni a partire dal presente esercizio, e mantenuta costante ai livelli stimati nel decimo anno dall'undicesimo anno fino al termine della concessione.

Il costo complessivo degli investimenti da ammortizzare, afferenti la Rete AV/AC, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2007, di quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, alle spese incrementative, ai rinnovi ed agli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione al netto dei contributi conto impianti ricevuti e attesi. Per la previsione delle spese incrementative e dei rinnovi lungo la vita della concessione è stata utilizzata la valutazione a tale titolo effettuata ed inserita all'interno del dossier di valutazione sopra citato.

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

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

La previsione di tale orizzonte temporale comporta la necessità di determinare il presumibile valore dell'infrastruttura ferroviaria al termine della concessione; presumibile valore che, in quanto tale, non deve essere oggetto di ammortamento durante il periodo di concessione.

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

- a. costo originario dei terreni iscritti in bilancio al 31 dicembre 2005, incrementato del valore dei sedimi ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006 e 2007 relativamente ad investimenti entrati in funzione nei predetti anni che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della concessione;
- b. valore delle immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006 e 2007 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della concessione; tale valore è definito come:
 - differenza tra il Valore netto contabile al 31 dicembre 2005 e il valore del deperimento tecnico-economico dal 2006 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo originario dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali già in esercizio al 1° gennaio 2006;
 - differenza tra il costo di acquisto o di costruzione interna delle immobilizzazioni materiali e il valore del deperimento tecnico-economico dal 2006/07 al 2060, valutato attraverso l'applicazione al costo di acquisto o di costruzione interna dell'aliquota corrispondente alla vita tecnico-economica, per quanto attiene alle immobilizzazioni materiali entrate in funzione negli anni 2006 e 2007 al netto dei contributi in conto impianti.

Il costo complessivo degli investimenti di ogni direttrice oggetto di ammortamento è determinato dalla differenza tra la somma dei costi di cui ai precedenti punti da 1 a 4 ed il valore residuo dell'infrastruttura al 2060. Si precisa che il valore residuo viene ricalcolato ogni anno per tener conto degli incrementi e decrementi del perimetro dei cespiti afferenti l'infrastruttura ferroviaria.

Considerato che le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e le spese incrementative e quelle relative ai rinnovi – previste (da sostenere) lungo la vita della concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla rete convenzionale sia alla rete AV/AC – sono finanziate dallo Stato mediante la concessione di contributi in conto impianti, le stesse non hanno impatto sul costo complessivo delle immobilizzazioni materiali e immateriali ai fini della determinazione delle quote di ammortamento civilistico.

Al riguardo, infatti:

- l'articolo 1, comma 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006) stabilisce 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";
- l'articolo 1, comma 84, della stessa Legge n. 266/2005 [come sostituito dall'articolo 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007)], richiamato dal suddetto comma 86, stabilisce che sono effettuati a titolo di contributi in conto impianti i finanziamenti concessi sia per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli sia a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (convenzionale) dell'infrastruttura ferroviaria.

Annualmente, in occasione della redazione del bilancio d'esercizio, la società provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento ammortizzabile imputabile a ciascuna direttrice ed i corrispondenti volumi complessivi di produzione, 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.

Ai fini fiscali, le quote di ammortamento annue del costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria sono determinate con Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, in coerenza con le quote di ammortamento annuo come determinate, in conformità a quanto previsto, ai fini civilistici, dall'articolo 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266, secondo i criteri sopra indicati, integrati da quanto previsto dall'articolo 1, comma 86, della stessa Legge n. 266/2005 nella parte in cui stabilisce che i contributi in conto impianti da parte dello Stato si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene.

Il Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato emanato il 23 luglio 2007 ed è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 233 del 6 ottobre 2007.

L'articolo 1 del Decreto, nel fornire valenza fiscale agli ammortamenti civilistici determinati ed iscritti nei relativi bilanci della società, stabilisce altresì che i finanziamenti effettuati dallo Stato a titolo di contributi in conto impianti si considerano fiscalmente irrilevanti e, quindi, non riducono il valore fiscale del bene finanziato, consentendo così alla società di integrare fiscalmente, mediante apposite variazioni extracontabili, le quote di ammortamento annue stanziata a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.

In coerenza con quanto sopra, l'integrazione delle quote di ammortamento annue civilistiche riferite ai beni finanziati con contributi in conto impianti da parte dello Stato è calcolata considerando nel costo complessivo ammortizzabile degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria:

- per quanto riguarda la rete convenzionale, il valore indicato nei precedenti punti da 1 a 4, al lordo dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti;
- per quanto riguarda la rete AV/AC, i costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2007, quelli da sostenere relativamente ai costi di realizzazione delle opere, le spese incrementative, i rinnovi e gli oneri connessi ai finanziamenti contratti e da contrarre per la realizzazione degli investimenti stessi lungo la durata della concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti.

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

La società non dispone di beni in *leasing* finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

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

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

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

Rimanenze

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

Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione.

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

Crediti e debiti

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

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

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

Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31 dicembre 2008.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2007.

Ratei e risconti attivi e passivi

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

Fondi per rischi ed oneri

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

Fondo imposte

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

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

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito, per la rete convenzionale in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31 dicembre 2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura Convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato dall'esercizio 2002 al 2007 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete convenzionale.

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

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

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

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

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

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

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito il 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;
- l'evoluzione del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC unita-

mente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per realizzare l'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 hanno comportato già dall'anno 2006 la riclassifica della quota del fondo relativa agli interessi intercalari pari a 1.920.192mila euro nel fondo Integrativo *ex Lege* 448/98;

- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi) e pertanto non si può escludere l'utilizzo del fondo anche a tale titolo.

Altri fondi

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

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

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

A partire dal 1° gennaio 2007, alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti, si applica il nuovo regime del Tfr, che prevede che il Tfr maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai fondi complementari. Pertanto in bilancio il Tfr viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1 gennaio 1996, a tutto il personale FS (legge n. 297/1982), la voce include anche il fondo per Indennità di buonuscita.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente dell'art. 2120, commi 4 e 5, Codice Civile.

Conti d'ordine

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

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.

Partite in moneta estera

Crediti e debiti

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

L'eventuale utile non realizzato, al netto delle perdite non realizzate, generato dalla conversione in euro dei crediti e debiti in valuta estera al 31 dicembre 2007 verrà accantonato, in sede di destinazione dell'utile, alla riserva di allineamento cambi non distribuibile fino all'effettivo realizzo.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

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

Contributi

Contributi in conto esercizio

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

Contributi in conto impianti

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

Imposte sul reddito

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

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

Sezione 3

Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale: attivo

Immobilizzazioni

Gli investimenti del 2007, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a 3.549.959mila euro, di cui:

- 56.496mila euro pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso pari a 55.975mila euro a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per 521mila euro;
- 3.559.875mila euro pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso pari a 954.222 euro a cui vanno aggiunti contributi in conto impianti per 36.215mila euro per le immobilizzazioni materiali e 2.569.438mila euro per le immobilizzazioni in corso materiali;
- decremento di 66.412mila euro degli acconti versati nell'esercizio.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.044.011 euro con una variazione in aumento di 135.321mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

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).

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 1

Costo originario

	Valori al 31.12.2006	Increm.ti	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo						
- Costo storico	89.583				12.224	101.807
- Contributi c/impianti					(2.288)	(2.288)
	89.583	0		0	9.936	99.519
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- Costo storico	167.904				106.703	274.607
- Contributi c/impianti	(7)				(15.258)	(15.265)
	167.897	0		0	91.445	259.342
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Costo storico	506.740	56.496			170.835	734.071
- Contributi c/impianti		(521)			(4.295)	(4.816)
	506.740	55.975		0	166.540	729.255
Altre						
- Costo storico	395.198				(187.825)	207.373
- Contributi c/impianti	(32.536)				6.381	(26.155)
	362.662	0		0	(181.444)	181.218
TOTALE	1.126.882	55.975	0	0	86.477	1.269.334

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 2

Fondo ammortamenti e svalutazioni

	Valori al 31.12.2006	Incrementi	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- ammortamenti	71.141	354			478	71.973
- svalutazioni						0
	71.141	354		0	478	71.973
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- ammortamenti	57.129	2.659			2.241	62.029
- svalutazioni						0
	57.129	2.659		0	2.241	62.029
Altre						
- ammortamenti	89.922	1.007			392	91.321
- svalutazioni						0
	89.922	1.007		0	392	91.321
TOTALE	218.192	4.020		0	3.111	225.323

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 3

Valori netti

	31.12.2006			31.12.2007		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	89.583	71.141	18.442	99.519	71.973	27.546
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	167.897	57.129	110.768	259.342	62.029	197.313
Immobilizzazioni in corso e acconti	506.740		506.740	729.255	0	729.255
Altre	362.662	89.922	272.740	181.218	91.321	89.897
TOTALE	1.126.882	218.192	908.690	1.269.334	225.323	1.044.011

I valori iscritti nella voce "costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.

Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.

Nella voce "altre immobilizzazioni" sono ricompresi i costi per migliorie su beni di terzi relative ad opere realizzate su beni comunali o del demanio.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "immobilizzazioni in corso e acconti" si riferisce per 521mila euro a quelli ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze come illustrato più avanti nella voce "immobilizzazioni materiali".

Al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali riportata nella colonna riclassifiche per un importo netto pari a 83.366mila euro.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 57.616.783mila euro con una variazione in aumento di 95.951mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

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).

Immobilizzazioni materiali
Tabella 1

Tabella 1		Costo originario				
	Valori al 31.12.2006	Incrementi	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	79.071.150	56.613	826.262	(27.146)	3.088.035	83.014.914
- contributi in conto impianti	(6.680.896)	(36.215)	(692.305)		(1.436.050)	(8.845.466)
	72.390.254	20.398	133.957	(27.146)	1.651.985	74.169.448
Impianti e macchinario						
- costo storico	405.479			(55)	10.829	416.253
- contributi in conto impianti	(2.038)				(1.756)	(3.794)
	403.441	0		(55)	9.073	412.459
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	487.469		(1)	(3.128)	16.630	500.970
- contributi in conto impianti	(508)				(12.444)	(12.952)
	486.961	0	(1)	(3.128)	4.186	488.018
Altri beni						
- costo storico	337.941		(179)	(681)	(10.987)	326.094
- contributi in conto impianti	(31.159)				19.922	(11.237)
	306.782	0	(179)	(681)	8.935	314.857
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- costo storico	7.478.313	3.503.262			(3.206.444)	7.775.131
- contributi in conto impianti	(1.772.883)	(2.569.438)			1.044.158	(3.298.163)
	5.705.430	933.824		0	(2.162.286)	4.476.968
TOTALE	79.292.868	954.222	133.777	(31.010)	(488.107)	79.861.750

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Immobilizzazioni materiali**Tabella 2**

Immobilizzazioni materiali

Tabella 2

Fondo ammortamenti e svalutazioni

	Valori al 31.12.2006	Incrementi	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2007
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale						
- ammortamenti	20.931.373	477.346		(2.922)	(8.245)	21.397.552
- svalutazioni						0
	20.931.373	477.346		(2.922)	(8.245)	21.397.552
Impianti e macchinario						
- ammortamenti	285.303	1.581		(55)	1.527	288.356
- svalutazioni						0
	285.303	1.581		(55)	1.527	288.356
Attrezzature industriali e commerciali						
- ammortamenti	327.708	2.052	(1)	(2.134)	2.510	330.135
- svalutazioni						0
	327.708	2.052	(1)	(2.134)	2.510	330.135
Altri beni						
- ammortamenti	216.348	1.279	(119)	(1.232)	1.344	217.620
- svalutazioni						0
	216.348	1.279	(119)	(1.232)	1.344	217.620
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- svalutazioni	11.304					11.304
TOTALE	21.772.036	482.258	(120)	(6.343)	(2.864)	22.244.967

Immobilizzazioni materiali**Tabella 3**

	Valori netti					
	31.12.2006			31.12.2007		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati, infrastruttura ferr. e portuale	72.390.254	20.931.373	51.458.881	74.169.448	21.397.552	52.771.896
Impianti e macchinario	403.441	285.303	118.138	412.459	288.356	124.103
Attrezzature industriali e commerciali	486.961	327.708	159.253	488.018	330.135	157.883
Altri beni	306.782	216.348	90.434	314.857	217.620	97.237
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.705.430	11.304	5.694.126	4.476.968	11.304	4.465.664
TOTALE	79.292.868	21.772.036	57.520.832	79.861.750	22.244.967	57.616.783

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

La voce "terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" comprende gli effetti derivanti dalle scissioni di seguito evidenziate:

- scissione TAV "Nodo di Roma" per un importo netto di 129.585mila euro, di cui costo storico pari a 521.349mila euro e contributi conto impianti pari a 391.764mila euro;
- scissione TAV "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano" per un importo netto di 4.373mila euro, di cui costo storico pari a 304.913mila euro e contributi conto impianti pari a 300.541mila euro.

La riduzione del costo storico della voce "terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" riguarda per 17.627mila euro la restituzione da parte di TAV di quanto trattenuto, ad IRICAV UNO, in occasione del collaudo finale dei lavori eseguiti sul lotto funzionale Roma-Gricignano e già oggetto di scissione ad RFI nel corso degli esercizi precedenti. A fronte di tale decremento è stato iscritto un credito di pari importo verso TAV incassato a fine del 2007.

La voce "altri beni" riflette il decremento dei beni oggetto della scissione del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore di Ferservizi per un importo netto di 60mila euro.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Secondo quanto stabilito dalla Legge Finanziaria nel 2007 sono stati iscritti contributi in conto impianti verso il MEF per 5.962.239mila euro relativamente a:

- cap. 7122 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie", pari a 3.168.876mila euro;
- cap. 7123 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche", pari a 206.625mila euro;
- cap. 7124 "Contributi in conto impianti per AV/AC Legge Finanziaria 2007", pari a 320.000mila euro;
- il valore dei contributi stanziati dallo Stato e attualizzati da Capogruppo con il mutuo Cassa Depositi e Prestiti pari a 2.179.858mila euro (importo al lordo della prima rata di ammortamento del debito già pagata di 113.120mila euro), come meglio descritto nella voce Immobilizzazioni finanziarie: crediti verso altri;
- il valore dei contributi a fronte degli interessi maturati sul suddetto mutuo Cassa Depositi e Prestiti contratto da Ferrovie dello Stato pari a 86.880mila euro.

Nel 2007, inoltre, sono stati incassati 105.399mila euro di nuovi contributi relativi a diverse fonti di finanziamento di cui:

- per la fonte di finanziamento FESR 38.459mila euro
- per la fonte di finanziamento TEN 20.338mila euro
- 46.602mila euro erogati da enti pubblici.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" si riferisce per 2.540.339 euro a quelli ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sopra menzionati, per 26.155mila euro dall'Unione Europea e per 2.944mila euro da enti pubblici territoriali.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Infrastruttura ferroviaria e portuale" si riferisce interamente a quelli ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sopra menzionati per 36.215mila euro. Inoltre si segnala che nella colonna riclassifiche sono stati ricompresi 391.084mila euro per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, 4.277mila euro dall'Unione Europea e 6.516mila euro da enti pubblici territoriali, portati a diretta riduzione dalla voce acconti del passivo.

Come già indicato, al fine di una migliore esposizione dei dati si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali riportata nella colonna riclassifiche per un importo netto pari a 83.366mila euro. Il valore del costo ammortizzato nel 2007, che ha tenuto conto del valore residuo dell'infrastruttura pari a circa 28 miliardi di euro (di cui 3,4 miliardi di euro relativi all'AV/AC) è pari a circa 38,8 miliardi di euro (di cui 13,2 miliardi di euro relativi all'AV/AC).

Nella tabella che segue viene presentato nel dettaglio delle sette direttrici il costo dell'investimento ammortizzabile, il valore residuo e la quota di ammortamento 2007.

Macrodirettrici	Valore residuo infrastruttura	Costo ammortizzabile civiltico	% Aliq. Amm.	Quota Amm. civiltico
A	3.913.873	3.565.093	1,80%	64.246
B	2.763.904	3.201.017	1,79%	57.242
C	7.386.722	7.588.113	1,86%	140.892
D	1.322.171	1.331.385	1,75%	23.237
E	2.231.058	2.496.174	1,73%	43.302
F	6.976.834	7.439.442	1,80%	133.598
Totale Rete Conv.	24.594.362	25.621.224		462.517
G	3.430.000	13.171.612	0,18%	23.761
Totale AV/AC	3.430.000	13.171.612		23.761
TOTALE COMPLESSIVO	28.024.362	38.792.836	-	486.278

Valori in migliaia di euro

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nella tabella che segue si rappresenta la determinazione della quota di ammortamento fiscale integrata rispetto a quella civilistica, sulla base dei criteri presentati nella sezione 1 della presente nota integrativa.

Determinazione ammortamento fiscale

Macrodirettrice	Costo amm.bile civilistico	Contributi in c/Impianti da Stato fino a 2007	Contributi in c/Impianti da Stato su Manutenzione Straordinaria 2007	Contributi in c/Impianti da Stato previsti fino al 2060	Costo ammortizzabile fiscale
A	3.565.093	272.354	230.745	6.359.547	10.427.739
B	3.201.017	196.332	175.607	4.721.112	8.294.069
C	7.588.114	301.852	345.047	9.237.586	17.472.598
D	1.331.385	99.960	59.206	2.272.435	3.762.986
E	2.496.173	117.567	59.342	2.489.898	5.162.981
F	7.439.441	517.641	413.848	14.164.473	22.535.404
Totale Rete Conv.	25.621.224	1.505.707	1.283.795	39.245.051	67.655.776
G	13.171.612	16.601.612	–	9.346.194	39.119.518
Totale AV/AC	13.171.612	16.601.612	–	9.346.194	39.119.518
TOTALE COMPLESSIVO	38.792.836	18.107.319	1.283.795	48.591.245	106.775.294

Valori in migliaia di euro

In particolare:

- nella colonna Incrementi CCI da Stato fino al 2007 sono indicati i contributi conto impianti relativi alle opere di competenza fino al 2007;
- nella colonna contributi Incrementi contributi da Stato per la manutenzione straordinaria 2007 relativi alle Immobilizzazioni in corso;
- nella colonna Incrementi di CCI da Stato previsti fino al 2060 sono indicati i contributi per le spese incrementative ed i rinnovi dall'anno 2008 al 2060 valutate sulla media degli ultimi 5 anni.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 5.929.623mila euro con una variazione in aumento di 2.339.496mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a 3.334.781mila euro con una variazione in diminuzione di 109.593mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nel primo semestre 2007; i valori esposti in tali tabelle sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al fondo rettificativo.

% Aliq. Amm.	Quota Amm. Fiscale
.....	
1,80%	187.918
1,79%	148.318
1,86%	324.421
1,75%	65.675
1,73%	89.565
1,80%	404.691
.....	
	1.220.588
.....	
0,18%	70.571
.....	
	70.571
.....	
-	1.291.159

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 3.188.254mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2006	Movimenti del periodo		Valori al 31.12.2007
		Incrementi	Scissioni	
Costo originario				
TAV SpA	3.242.686	0	(108.164)	3.134.522
SELF SpA	53	0	0	53
Metropark SpA	3.474	0	0	3.474
Nord Est Terminal SpA	1.630	0	0	1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	37	0	157
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	4.361	0	52.816
Totale (a)	3.296.418	4.398	(108.164)	3.192.652
Svalutazioni dirette				
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	0	(37)	0	(37)
Totale (b)	0	(37)	0	(37)
Contributi conto impianti				
Tunnel Ferroviario del Brennero	0	(4.361)	0	(4.361)
Totale (c)	0	(4.361)	0	(4.361)
Valore netto				
TAV SpA	3.242.686	0	(108.164)	3.134.522
SELF SpA	53	0	0	53
Metropark SpA	3.474	0	0	3.474
Nord Est Terminal SpA	1.630	0	0	1.630
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	0	0	120
Tunnel Ferroviario del Brennero	48.455	0	0	48.455
TOTALE (a-b-c)	3.296.418	0	(108.164)	3.188.254

La variazione netta in diminuzione della posta, pari a 108.164mila euro, è determinata dalla riduzione della partecipazione in TAV per effetto delle scissioni del Nodo di Roma e degli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano", come ampiamente descritto nella relazione sulla gestione al paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno".

L'incremento della partecipazione della società TFB pari a 4.361mila euro – di cui 4.121mila euro relativi alla sottoscrizione della terza *tranche* di aumento del capitale sociale (pari a n. 4.120.900 azioni ordinarie di euro 1,00 ciascuna) e 241mila euro relativi all'esercizio del diritto di prelazione per il valore delle azioni inopiate – è interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari – di cui 1.895mila euro relativi al cap. 7122 e 2.466mila euro al cap. 7123 – contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione.

Nel corso dell'anno 2007, inoltre, si è proceduto al ripianamento delle perdite della società Tiburtina Sviluppo Immobiliare in quanto le stesse riducevano il capitale sociale al di sotto del minimo stabilito dall'art. 2327 del Codice Civile.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 97.255mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2006	Movimenti del periodo		Valori al 31.12.2007
		Incrementi	Decrementi	
Costo originario				
Italcertifer SpA	160			160
LTF Sas	96.720	43.550	(1.600)	138.670
Porta Sud SpA	248	150	0	398
Quadrante Europa SpA	750	0	0	750
Network Terminali Siciliani SpA	0	150	0	150
Terminal Tremestieri Srl	300	0	0	300
SGT SpA	491	0	0	491
Totale (a)	98.669	43.850	(1.600)	140.919
Svalutazioni dirette				
Porta Sud SpA	0	(114)	0	(114)
Totale (b)	0	(114)	0	(114)
Contributi conto impianti				
LTF Sas	0	(43.550)	0	(43.550)
Totale (c)	0	(43.550)	0	(43.550)
Valore netto				
Italcertifer SpA	160	0	0	160
LTF Sas	96.720	0	(1.600)	95.120
Porta Sud SpA	248	36	0	284
Quadrante Europa SpA	750	0	0	750
Network Terminali Siciliani SpA	0	150	0	150
Terminal Tremestieri Srl	300	0	0	300
SGT SpA	491	0	0	491
TOTALE (a-b-c)	98.669	186	(1.600)	97.255

La variazione netta in diminuzione di 1.414mila euro è composta dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riclassifica di 1.600mila euro relativa alla quota dei contributi dell'Unione Europea Incassati per LTF: tale operazione contabile è avvenuta a seguito della Decisione n. C 5821 della Commissione Europea secondo la quale la correlazione giuridico-economica tra le opere/lavori in corso ed i contributi concessi dovranno realizzarsi solo in capo ad LTF;
- incremento di 150mila euro a seguito della costituzione della società Network Terminali Siciliani SpA di cui RFI detiene una partecipazione pari al 50%, come anche commentato nella relazione sulla gestione;
- incremento di 36mila euro per aumenti di capitale sociale nella collegata Porta Sud per sottoscrizione di nuove azioni; nel corso dell'anno si è inoltre proceduto al ripianamento delle perdite della società Porta Sud per 114mila euro.

L'incremento della partecipazione della società LTF pari a 43.550mila euro – a seguito del versamento della quota parte del fabbisogno di competenza relativo alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino – è interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari che sono contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 49.272mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2006	Movimenti del periodo Decrementi	Valori al 31.12.2007
Costo originario			
Consorzio Train	14	(14)	0
Isfort SpA	344	0	344
Cemim	82	0	0
Stretto di Messina	48.928	0	48.928
Totale (a)	49.368	0	49.272
Fondo svalutazione			
Cemim	(82)	0	(82)
Totale (c)	(82)	0	(82)
Valore netto			
Consorzio Train	14	(14)	0
Isfort SpA	344	0	344
Cemim	0	0	0
Stretto di Messina	48.928	0	48.928
TOTALE (a-b-c)	49.286	(14)	49.272

La variazione in diminuzione di 14mila euro è imputabile al recesso dal Consorzio Train.

Si precisa inoltre che la valutazione al *fair value* non è stata determinata per mancanza degli elementi necessari alla valutazione medesima così come previsto all'art. 2427 bis comma 4 del Codice Civile.

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2007	% di parteci- pazione	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di carico al 31.12.2007	Differenza
					(a)	(b)	(b) - (a)
Controllate:							
TAV SpA	3.125.921	0	3.270.649	100%	3.270.649	3.134.522	(136.127)
SELF SpA	50	0	35	100%	35	53	18
Metropark SpA	3.016	118	4.074	100%	4.074	3.474	(600)
Nord Est Terminal SpA	1.560	1.355	5.764	51%	2.940	1.630	(1.310)
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	120	(45)	75	100%	75	120	45
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	63.791	211	64.039	82,7958%	53.022	48.455	(4.567)
Totale	3.194.458	1.639	3.344.636		3.330.794	3.188.254	(142.540)
Collegate:							
Italcertifier ScpA	480	137	769	33,33%	256	160	(96)
LTF Sas	1.000	0	407.194	50%	203.597	95.120	(108.477)
Porta Sud SpA	709	1	539	35%	189	284	95
Quadrante Europa SpA	1.500	(203)	1.110	50%	555	750	195
Network Terminali Siciliani SpA	300	(161)	139	50%	70	150	81
Terminal Tremestieri Srl	900	50	886	33,33%	295	300	5
SGT SpA	200	42	1.057	43,75%	462	491	29
Totale	5.089	(134)	410.827		204.991	97.255	(107.736)
TOTALE	3.199.547	1.505	3.755.463		3.535.785	3.285.509	(250.276)

In particolare la differenza negativa tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della collegata LTF è ascrivibile ai contributi provenienti dall'Unione Europea erogati da RFI.

Le differenze positive tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata Tiburtina Sviluppo Immobiliare (45mila euro) e della collegata Network Terminali Siciliani (81mila euro) sono imputabili alle perdite dell'anno.

Le differenze positive della controllata S.EL.F. (18mila euro) e delle collegate Terminal Tremestieri (5mila euro) e Porta Sud (95mila euro) sono imputabili alle perdite degli esercizi precedenti, mentre quelle della collegata Quadrante Europa Terminal Gate SpA (195mila euro) sono riconducibili alla perdita del periodo ed a quelle degli esercizi precedenti.

Per le suddette perdite di periodo delle società controllate e collegate non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenute durevoli.

La differenza positiva della società collegata SGT SpA (29mila euro) è imputabile al riconoscimento di un *goodwill* in fase di acquisto della partecipazione.

Si segnala, inoltre, che la differenza tra il valore di carico della società TAV con la corrispondente frazione del patrimonio netto (136.127mila euro) è da ricondurre esclusivamente ai versamenti in conto futuro aumenti di capitale sociale effettuati a favore della stessa ed iscritti tra i crediti immobilizzati verso imprese controllate.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
.....	
Controllate:	
TAV SpA	Via Marsala, 51 – 00185 Roma
SELF SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Metropark SpA	Via Gaeta, 15 – 00185 Roma
Nord Est Terminal SpA	Galleria Spagna, 35 – 35127 Padova
Tiburtina Sviluppo Immobiliare SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Collegate:	
Italcertifer ScpA	Viale Spartaco Lavagnini, 58 – 50129 Firenze
LTF Sas	Avenue de la Boisse, 1091 – 73006 Chambéry Cedex (France)
Porta Sud SpA	Via Majl Tabajani, 4 – 24121 Bergamo
Quadrante Europa SpA	Via Sommacampagna, 61 – 37137 Verona
Network Terminali Siciliani SpA	Zona Industriale VII, Strada 29 – Catania
Terminal Tremestieri Srl	Approdo Tremestieri – 98100 Messina
SGT SpA	Via della Zoologia, 17 – 00040 Pomezia (Roma)

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a 2.594.842mila euro con una variazione in aumento di 2.449.088mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a 523.902mila euro ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
.....				
Versamenti conto futuri aumenti di capitale sociale:				
TAV SpA	131.609	(1.326)	5.844	136.127
Anticipazioni finanziarie:				
TAV SpA	0	0	387.775	387.775
TOTALE	131.609	(1.326)	393.619	523.902

L'incremento della posta, pari a 392.293mila euro, si riferisce principalmente alle anticipazioni finanziarie concesse a TAV nell'ambito del finanziamento del progetto AV/AC che nel corso del presente anno sono state oggetto di una diversa modalità di contabilizzazione. In particolare i contributi che lo Stato ha concesso per il progetto AV/AC e contrattualizzati da RFI con il Contratto di Programma 2007-2011 vengono, diversamente dal precedente esercizio, erogati da RFI a TAV secondo le esigenze del progetto e nei limiti degli stanziamenti e delle erogazioni effettuate dallo Stato, a titolo di anticipazioni non onerose.

La variazione si compone delle seguenti partite:

- 86.678mila euro relativi ai contributi concessi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a RFI e utilizzati dalla controllata TAV per il pagamento del servizio del debito alla Capogruppo a valere sugli impegni derivanti dal contratto sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti;
- 10.361mila euro per l'erogazione a favore di TAV della quota degli interessi attivi di pertinenza di TAV maturati sulle giacenze del netto ricavo derivante dal contratto di ribaltamento del mutuo con Cassa Depositi e Prestiti erogati ad RFI dalla Capogruppo;
- 289.736mila euro relativi all'ammontare concesso a TAV della quota dell'80% dell'annualità 2007 dei contributi previsti all'art. 1 comma 84 della Legge Finanziaria 2007, pari a complessivi 400.000mila euro;
- 1.000mila euro per la copertura dei costi sostenuti da TAV relativi agli arbitrati sulla tratte AV/AC Milano-Verona, Verona-Padova, Milano-Genova-Terzo Valico dei Giovi.

I suddetti crediti verranno estinti con atti di scissione al momento del trasferimento delle tratte completate che si prevede avverrà entro i 5 anni.

Le ulteriori variazioni della posta si riferiscono a:

- decremento di 1.326mila euro per effetto delle scissioni Nodo di Roma e degli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano", come ampiamente descritto nella relazione sulla gestione al paragrafo relativo al "principali eventi del semestre";
- incremento di 5.843mila euro per versamenti in conto futuri aumenti di capitale.

Il credito complessivo verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale, pari a 136.127mila euro, è destinato interamente alla copertura degli interessi verso il sistema bancario e degli oneri ad essi assimilabili; tale aumento avverrà entro l'esercizio 2008.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a 2.070.939mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Ministero dell'Economia e delle Finanze Mutuo CDP	122.097	0	122.097
Crediti verso il personale:			
- Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	0	2.127	(2.127)
Depositi cauzionali	3	3	0
Totale	122.100	2.130	119.971
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	111	113	(2)
Crediti verso altri:			
Ministero dell'Economia e delle Finanze Mutuo CDP	1.944.641	0	1.944.641
- Depositi cauzionali	1.479	9.093	(7.614)
- Crediti diversi	2.607	2.808	(201)
Totale	1.948.839	12.014	1.936.825
TOTALE	2.070.939	14.144	2.056.795

L'incremento della posta nell'anno 2007 è dovuto principalmente all'iscrizione del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per 2.066.738mila euro per la quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI e TAV mediante la sottoscrizione di contratti *intercompany*.

Il suddetto importo è stato iscritto già al netto delle rate di ammortamento del debito del 2007 (113.120mila euro). La parte di tale credito esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 1.944.641mila euro; la quota di tale credito esigibile entro i cinque anni è pari a 639.806mila euro.

Al 31 dicembre 2007 sono stati "cancellati" i crediti verso il personale relativi alla residua parte di contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, iscritti in bilancio già dal 1994, a seguito dell'inesistenza di rimborsi ancora da effettuare. Tale operazione non ha interessato il conto economico in quanto in sede di bilancio 2000 era stato accantonato un fondo rischi ed oneri a copertura dell'intero importo e, pertanto, la cancellazione del credito ha avuto come contropartita l'utilizzo del fondo per rischi ed oneri.

I mutui ex OPAFS relativi a crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla società per effetto della soppressione dello stesso sono ancora da riscuotere per un saldo residuo di 111mila euro.

Nella posta "Crediti diversi" è compreso un conto corrente bancario vincolato intrattenuto presso l'Istituto Bancario San Paolo di Torino per 314mila euro destinato alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno.

Attivo circolante

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 143.341mila euro con una variazione in diminuzione di 12.359mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Esse sono così composte:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo	149.147	159.506	(10.359)
Fondo svalutazione	(6.000)	(4.000)	(2.000)
Valore netto	143.147	155.506	(12.359)
Acconti	169	169	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	169	169	0
Cespiti radiati da alienare	25	25	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	25	25	0
TOTALE	143.341	155.700	(12.359)

Materie prime sussidiarie e di consumo

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 143.147mila euro con una variazione in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2006 pari a 12.359mila euro.

Le singole voci sono di seguito analizzate:

	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Uso comune	1.395	1.428	(33)
Navigazione	9.327	9.607	(280)
Armamento	50.006	57.185	(7.179)
Impianti elettrici	76.014	78.103	(2.089)
Materiale rotabile	60	61	(1)
Materiali destinati agli investimenti	3.503	10.802	(7.299)
Lavori in corso presso le officine in conto scorte	8.842	2.320	6.522
Fondo Svalutazione	(6.000)	(4.000)	(2.000)
TOTALE	143.147	155.506	(12.359)

Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla riduzione delle giacenze di materiale destinato agli investimenti, materiale d'armamento e impianti elettrici, parzialmente compensato dall'incremento dei lavori in corso presso le officine in conto scorte.

Tali rimanenze sono relative alle lavorazioni in corso presso l'Officina di Pontassieve, finalizzate alla produzione di scambi ferroviari. Nel corso dell'anno 2007 a cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e Bologna sono stati immessi alle scorte materiali per un valore complessivo di circa 29.000mila euro, costituiti principalmente da deviatori, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS).

In apposito fondo del passivo sono iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato e nel corso dell'anno è stato riclassificato sul fondo svalutazione scorte per 14.630mila euro. Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione rimanenze.

Fondo svalutazione rimanenze	Saldo al 31.12.2006	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2007
Materie prime, sussidiarie e di consumo	4.000	(12.630)	14.630	6.000
TOTALE	4.000	(12.630)	14.630	6.000

Nel corso dell'anno, a fronte di specifici provvedimenti, sono stati radiati materiali di scorta (obsoleti, deteriorati, danneggiati, scaduti, overstock) per un valore pari a circa 12.630mila euro e, pertanto, per lo stesso importo, è stato utilizzato lo specifico fondo svalutazione appostato tra le scorte.

Cespiti radiati da alienare

	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Materiale rotabile	25	25	0
Fondo Svalutazione	0	0	0
TOTALE	25	25	0

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o in alternativa della rottamazione.

Crediti

La posta ammonta a 4.722.489mila euro con una variazione in diminuzione di 387.632mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 283.547mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Clienti ordinari	389.641	400.340	(10.699)
Fondo svalutazione	(109.130)	(100.198)	(8.932)
Valore netto	280.511	300.142	(19.631)
Amministrazioni dello Stato	21.234	39.979	(18.745)
Fondo svalutazione	(18.658)	(16.981)	(1.677)
Valore netto	2.576	22.998	(20.422)
Ferrovie, agenzie e altre aziende di trasporto	334	1.480	(1.146)
Fondo svalutazione	(119)	(119)	0
Valore netto	215	1.361	(1.146)
Collegate di Gruppo	245	151	94
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	245	151	94
TOTALE	283.547	324.652	(41.105)

Il decremento della posta "Clienti ordinari" (10.699mila euro) rispetto all'esercizio precedente, al lordo del relativo fondo svalutazione, è determinato da:

- incremento dei crediti per fatture da emettere (27.049mila euro);
- decremento dei crediti per fatture emesse (36.368mila euro) determinato dall'effetto combinato della riduzione dei crediti (87.532mila euro) a seguito dell'incasso di fatture relative principalmente all'anno precedente e da nuovi crediti (51.164 euro) iscritti nel corso del 2007;
- lieve decremento dei crediti per fatture emesse (1.380mila euro) esigibili oltre l'esercizio successivo.

La posta relativa ai "Crediti verso le Amministrazioni dello Stato" subisce, al lordo del relativo fondo svalutazione, un decremento rispetto al 31 dicembre 2006 di 18.745mila euro dovuto principalmente alla riduzione dei crediti per incassi ricevuti nel 2007.

Il decremento dei crediti verso "Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto" pari a 1.146mila euro è riconducibile alla stipula della convenzione quadro con il gestore dell'infrastruttura francese per la gestione delle infrastrutture sui tronchi di linea di confine di Modane e Ventimiglia come meglio descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 2.047mila euro ed è riferito per 2.032mila euro a crediti verso clienti ordinari e per la rimanente parte a crediti verso Pubbliche Amministrazioni.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Saldo al 31.12.2006	Accantonamenti	Utilizzi	Saldo al 31.12.2007
Clienti ordinari	100.198	8.952	(19)	109.131
Amministrazioni dello Stato	16.981	1.678		18.659
Ferrovie estere	119			119
TOTALE	117.298	10.630	(19)	127.909

Il Fondo svalutazione crediti verso clienti ordinari registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 8.933mila euro, comprensivo degli accantonamenti di 8.952mila euro al netto degli utilizzi di 19mila euro ed è così composto:

- incremento del fondo per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati per 4.006mila euro a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio;
- incremento del fondo svalutazione crediti commerciali di 4.946mila euro, per effetto congiunto di maggiori svalutazioni per crediti relativi alla gestione immobiliare (2.712mila euro) e di maggiori svalutazioni degli altri crediti commerciali (2.234mila euro).

Il Fondo svalutazione crediti verso pubbliche amministrazioni registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente pari a 1.678mila euro ed è relativo alle seguenti variazioni:

- incremento del fondo svalutazione crediti commerciali per 829mila euro, di cui 290mila euro relativi alla gestione immobiliare;
- incremento del fondo svalutazione interessi di mora maturati ma non ancora liquidati per 849mila euro a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a 532.208mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Commerciali				
TAV SpA	55.508	(3.491)	(14.122)	37.895
Metropark SpA	1.848		(13)	1.835
Nord Est Terminal SpA	1		0	1
SELF SpA	0		5.620	5.620
Altri				
TAV SpA	493.860	9.168	(16.171)	486.857
TOTALE	551.217	5.677	(24.686)	532.208

Il decremento dei crediti di natura commerciale di 17.613mila euro verso la controllata TAV è dovuto principalmente agli incassi ricevuti per i lavori svolti sulle tratte/nodi AV/AC.

Gli importi relativi alle variazioni da scissione – pari a 3.491mila euro per i crediti commerciali e pari a 9.168mila euro per gli altri crediti – si riferiscono alle scissioni parziali "Nodo di Roma" e "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano".

Gli altri crediti verso la controllata TAV, pari a 486.857mila euro sono relativi alle partite creditorie delle varie tratte scisse nell'esercizio 2006 che hanno avuto effetto nel 2007 e per 486.778mila euro sono esigibili oltre l'esercizio. La variazione di 7.003mila euro deriva principalmente dall'incasso dei crediti da scissione. Per maggiori approfondimenti si fa rimando agli specifici paragrafi della Relazione sulla Gestione.

L'incremento dei crediti verso S.EL.F. pari a 5.620mila euro è relativo ai contratti stipulati per la locazione e la manutenzione delle linee elettriche di proprietà di RFI come meglio descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione.

I crediti verso la controllata Metropark pari a 1.835mila euro sono relativi principalmente ai canoni per i parcheggi dati in locazione.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a 2.509mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Commerciali			
Italcertifer ScpA	1.783	191	1.592
LTF Sas	108	90	18
Porta Sud SpA	62	39	23
SGT SpA	292	539	(247)
Quadrante Europa SpA	10	0	10
Terminal Tremestieri Srl	243	0	243
Network Terminali Siciliani	11	0	11
TOTALE	2.509	859	1.650

I crediti verso Italcertifer subiscono un incremento pari a 1.592mila euro per il service diagnostico al treno ETR 500 Y2 utilizzato per le prove di qualificazione armamento e trazione elettrica sulla nuova linea AV turca Ankara-Istanbul.

I crediti verso la società SGT per la gestione dei terminali merci, subiscono un decremento di 247mila euro ascrivibile all'incasso dei canoni di locazione immobiliare.

I crediti verso Terminal Tremestieri pari a 243mila euro sono relativi alle attività di gestione svolte dalla collegata nel porto di Tremestieri.

Crediti: Verso controllante

La voce ammonta a 1.572.599mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Commerciali	1.278		9.571	10.849
Finanziari:				
- c/c intersocietario	0	(5.586)	221.229	215.643
- altri	0		63.012	63.012
Altri				
- trasferimento Iva	919.758		340.878	1.260.636
- diversi	6.938		15.521	22.459
TOTALE	927.974	(5.586)	650.211	1.572.599

La posta, univocamente riferita a Ferrovie dello Stato SpA, registra un incremento rispetto all'esercizio 2006 (644.625mila euro) principalmente riferito all'incremento del credito Iva (340.878mila euro) e del conto corrente intersocietario (215.643mila euro).

Per i dettagli relativi alla movimentazione dell'anno si rimanda alla relazione sulla gestione – gestione finanziaria del presente bilancio.

Nel ricordare che RFI partecipa all'Iva di Gruppo, si rileva un incremento del credito per Iva verso la controllante rispetto all'esercizio 2006 di 340.878mila euro, comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso nell'anno 2007 pari a 4.159mila euro. Tale incremento è dovuto per 336.719mila euro al maggior volume delle operazioni passive rispetto alle operazioni attive che caratterizzano l'attività di RFI, indirizzata principalmente agli investimenti sull'infrastruttura.

Si segnala, inoltre, che nel mese di gennaio 2007 è stato rimborsato ad RFI da Ferrovie dello Stato SpA, nell'ambito della procedura Iva di Gruppo, un credito Iva pari a 19.528mila euro.

La variazione da scissione si riferisce alla scissione parziale del ramo d'azienda "attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore della società Ferservizi, i cui dettagli sono illustrati nei "Principali eventi dell'anno" della relazione sulla gestione.

Si segnala inoltre che l'incremento dei crediti commerciali pari a 9.571mila euro risente anche della riclassifica di 9.351mila euro dei crediti commerciali da consociate a controllante a seguito della fusione della società FRE con Ferrovie dello Stato SpA, come anche evidenziato nel paragrafo "Crediti: crediti verso altri".

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a 2.142mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Iva	695	239	456
Ires	1.422	1.422	0
Irap	0	40	(40)
Altre	25	25	0
TOTALE	2.142	1.726	416

La posta ha subito un incremento rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto del credito Iva generato da rettifiche d'imposta su documenti contabilizzati.

Il decremento del credito Irap è dovuto ad una regolazione contabile effettuata nell'anno 2007 relativa ad una rettifica dell'imposta dovuta nell'anno 2001.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 2.329.482mila euro e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Altre imprese consociate	449.576	(2.053)	(59.857)	387.666
Altri				
- Personale	15.145		414	15.559
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.772.931	14.109	(951.838)	1.835.202
- Altre amministrazioni dello Stato	1.073		(2)	1.071
- Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari	18.494		(2.870)	15.624
- Istituti previdenziali	5.070		704	5.774
- Debitori diversi	52.036	362	26.926	79.324
	2.864.749	14.471	(926.666)	1.952.554
Valore lordo	3.314.325	12.418	(986.523)	2.340.220
Fondo svalutazione	(10.632)		(106)	(10.738)
TOTALE	3.303.693	12.418	(986.629)	2.329.482

L'incremento dei crediti verso il personale (414mila euro) è dovuto principalmente al recupero delle anticipazioni, in particolare Tfr, concesse al personale.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono di seguito analizzati:

Descrizione	Saldo 31.12.2006	Incrementi	Decrementi	Variazioni da scissioni	Saldo 31.12.2007
Contributi in c/esercizio:					
- Crediti 1994-1998 da stanziamento capp. 4633 e 4634 Legge Finanziaria n. 449 del 23/12/1998	20.614		(20.614)		0
- Somme dovute in forza del CdP	1.417.375	1.154.093	(1.154.093)		1.417.375
Contributi in c/impianti:					
- capp. 7122-7123-7242-7124	1.233.875	3.695.500	(4.511.603)		417.772
Crediti per interessi	101.037		(115.146)	14.109	0
Legge 87/94	30	55	(30)		55
TOTALE	2.772.931	4.849.648	(5.801.486)	14.109	1.835.202

I "Crediti 1994-1998 da stanziamento capp. 4633 e 4634 Legge Finanziaria n. 449 del 23/12/1998" sono relativi alle somme dovute dallo Stato in forza del Contratto di Programma. In sede di bilancio 2007, a seguito della risposta negativa del Ministero dell'Economia e delle Finanze alla circolarizzazione di tali crediti, che fa presente che "la suddetta somma oggetto di decreti ministeriali di riduzione degli stanziamenti di bilancio deve essere considerata una riduzione definitiva di spesa", sono stati eliminati mediante utilizzo del fondo appositamente iscritto a copertura dei rischi derivanti dal mancato incasso di tali somme.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del contratto di programma riguardano:

- i crediti relativi all'esercizio 2000 (1.249.695mila euro);
- i crediti relativi all'esercizio 2001 (154.937mila euro);
- i crediti per conguaglio oneri demaniali relativi al 2004 (1.154mila euro);
- i crediti per conguaglio oneri demaniali relativi al 2005 (645mila euro);
- i crediti da Contratto di Programma relativi al 2007, pari a 10.944mila euro.

Si segnala che nel corso dell'anno sono stati incassati i crediti per contratto di programma in conto esercizio relativi a:

- quota parte della dodicesima rata del 2006 (10.944mila euro);
- quota parte stanziamento anno 2007 (1.143.149mila euro).

Nel 2007 sono stati iscritti crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi in conto impianti per un importo pari agli stanziamenti per RFI e TAV dell'anno 2007 (3.695.500mila euro), destinati agli investimenti infrastrutturali anche relativi al Sistema AV/AC e, quindi, di pertinenza di RFI nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura nazionale, come anche riferito nelle Immobilizzazioni Finanziarie della presente Nota Integrativa a cui si fa rimando.

Pertanto i crediti per contributi conto impianti al 31.12.2007 distinti per capitolo sono:

- cap. 7122 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie", pari a 103.876mila euro. Tale importo rappresenta il residuo credito dello stanziamento previsto dall'art. 1 comma 974 della Legge Finanziaria 2007, dal D.L. n. 81 del 2.7.2007 convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007 ridotto del 20% sulla base dell'art. 1 comma 758 della Legge Finanziaria 2007 per la parte legata al Tfr (1.980.000mila euro), dello stanziamento "per cassa" riferito all'anno 2007 della Legge Finanziaria 2007, tabella F ridotto dall'accantonamento previsto all'art. 1, comma 507 della stessa Legge (153.876mila euro), dell'integrazione del D.L. 159 del 1°.10.2007 (1.035.000mila euro), a cui è stato detratto l'incasso della quota parte dei residui 2005-2006 (566.791mila euro) e gli incassi di competenza dell'anno (3.065.000mila euro);
- cap. 7123 "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche", pari a 288.073mila euro. Tale importo è costituito dal saldo al 31.12.2006 (641.261mila euro), dallo stanziamento per il 2007 previsto dall'art. 1 comma 965 della Legge Finanzia-

ria 2007 (206.625mila euro), dalla riduzione per effetto degli incassi di 559.813mila euro quale residui 2003-2004-2005;

- cap. 7242 "Sovvenzioni Straordinarie a FS per l'attuazione di varie disposizioni legislative", pari a 25.823mila euro, già iscritti in sede di bilancio 2006;
- cap. 7124 "Contributi in conto impianti per AV/AC", interamente incassati, relativi allo stanziamento 2007 del contributo quindicennale di 320.000mila euro previsto all'art. 1, comma 964 della Legge Finanziaria 2007 già ridotto del 20% per la parte legata al Tfr, destinato alla prosecuzione degli interventi relativi al sistema AV/AC della linea Torino-Milano-Napoli.

I crediti per interessi (cap. 2222) sono stati iscritti a copertura degli oneri finanziari relativi ai contratti di finanziamento sottoscritti nell'ambito del programma di finanziamento del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli (*Credit Facility Agreement* con Ispa – oggi Cassa Depositi e Prestiti) maturati nel periodo agosto-dicembre 2006 (precedentemente quindi all'accollo del debito Ispa da parte dello Stato) e sono stati liquidati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a luglio 2007.

Le variazioni da scissioni sono relative alle scissioni parziali di TAV "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano" e "Nodo di Roma" che hanno avuto effetto nell'esercizio per i cui dettagli si rimanda al paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 riguardano le somme anticipate dalla società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. Il lieve decremento dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato è dovuto all'incasso di contributi in conto impianti erogati da Comuni, Regioni, Enti Pubblici per attività svolte da RFI (es. soppressioni passaggi a livello) a seguito di accordi contrattuali.

La posta "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" accoglie i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altre società (es. Anas, Enel, Area Stazione Parma, Soc. Italiana per il Gas, ecc.) che nell'anno precedente erano allocati in parte tra i crediti verso le Pubbliche Amministrazioni (8.446mila euro) ed in parte tra i debitori diversi (10.048mila euro).

I crediti verso gli Istituti Previdenziali riguardano principalmente i crediti verso l'INAIL (4.910mila euro) e verso l'IPSEMA (677mila euro).

La voce debitori diversi si articola come segue:

Debitori diversi	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	3.823		(483)	3.340
Iva c/acquisti in sospensione	1.566		(5)	1.561
Crediti verso Compagnie assicurazione per indennizzi liq.	2.399		(211)	2.188
Ricavi non fatturati	762		0	762
Crediti in corso di recupero	191		0	191
Altri crediti non commerciali	43.295	362	27.625	71.282
TOTALE DEBITORI DIVERSI	52.036	362	26.926	79.324

L'incremento di 27.987mila euro degli "Altri crediti non commerciali" rispetto all'esercizio precedente è determinato principalmente dall'effetto combinato dell'iscrizione del credito verso il Gruppo Cosiac (28.454mila euro) a seguito dell'Atto transattivo del 15.10.2007 che prevede la corresponsione di tale importo, come riferito nei fondi del passivo della Nota Integrativa a cui si fa rimando, e della riduzione del credito nei confronti di Cassa Depositi e Prestiti - ex ISPA (2.234mila euro).

Le variazioni da scissioni sono relative alle scissioni parziali di TAV "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano" e "Nodo di Roma" che hanno avuto effetto nell'esercizio, per i cui dettagli si rimanda al paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione.

I crediti verso Cassa Depositi e Prestiti - ex ISPA sono relativi principalmente agli interessi attivi maturati sulle giacenze relative al finanziamento ISPA, sia con riferimento alla quota parte di finanziamento di perti-

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nenza di RFI temporaneamente non utilizzata dalla società stessa, sia con riferimento alla quota parte di finanziamento originariamente di pertinenza della controllata TAV e successivamente ceduta a RFI tramite scissione delle tratte per la parte temporaneamente non utilizzata. La riduzione rispetto al 31 dicembre 2006 di 2.234mila euro, pari agli interessi maturati nel corso dell'esercizio 2005, è dovuta alla chiusura, insieme ai crediti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, dei ratei passivi relativi ai prestiti ex ISPA rimasti aperti al 31 dicembre 2006, avvenuta a luglio 2007.

Si precisa che negli altri crediti non commerciali è compresa anche la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria (46mila euro) che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle imprese ferroviarie e che riverserà all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie, come anche meglio indicato in apposito paragrafo della presente relazione sulla gestione a cui si fa rimando.

Negli altri crediti non commerciali risultano ancora iscritti e da incassare dal 2006 i crediti per contributi in conto impianti verso il Ministero delle Infrastrutture, relativi a:

- cap. 7060 "Legge obiettivo anno 2004-2005-2006", pari a 10.884mila euro;
- cap. 8123 "Spese per il finanziamento degli interventi a favore di FS nelle aree depresse", pari a 13.450mila euro.

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Commerciali				
Italcontainer SpA	23		(7)	16
Omnia Express SpA	108		(108)	0
Omnia Logistica SpA	216		(216)	0
FS Logistica	0		484	484
Serfer Srl	733		1.307	2.040
Ferport Srl	6		0	6
Ferservizi SpA	4.309		(1.255)	3.054
Cemat SpA	887		1.211	2.098
Grandi Stazioni SpA	11.146		(604)	10.542
Cento Stazioni SpA	3.801		709	4.510
Fercredit SpA	21		10	31
Italferr SpA	793		241	1.034
Sogin Srl	89		0	89
Tevere TPL Scarl	0		29	29
Sita SpA	133		39	172
Trenitalia SpA	405.949		(63.475)	342.474
Tx Logistic AG	0		67	67
Ferrovie Real Estate Srl	9.351		(9.351)	0
	437.565	0	(70.919)	366.646
Finanziari:				
Finanziamenti	0	0	0	0
Altri				
Trenitalia SpA	11.470		9.307	20.777
Serfer Srl	27		24	51
Sogin Srl	2		0	2
Italferr SpA	92		(92)	0
Ferservizi SpA	0	(2.053)	2.240	187
Cento Stazioni SpA	2		0	2
Ferrovie Real Estate Srl	418		(418)	0
	12.011	(2.053)	11.061	21.019
TOTALE	449.576	(2.053)	(59.858)	387.665

La posta dei crediti verso le consociate riguarda prevalentemente rapporti di natura commerciale e registra un decremento di 61.911mila euro rispetto al 2006.

Tale variazione è dovuta principalmente alla diminuzione dei crediti commerciali verso Trenitalia pari a 63.475mila euro per l'incasso del pedaggio 2006.

L'incremento dei crediti commerciali verso la società FS Logistica pari a 484mila euro è da correlare al decremento degli stessi verso le società Omnia Express (165mila euro) ed Omnia Logistica (319mila euro), a seguito della fusione per incorporazione avvenuta nel 2007 delle società Omnia Express, Ecolog, Omnia Logistica, Cargo Chemical, FS Railfreight.

Inoltre si verifica un decremento dei crediti commerciali verso FRE pari a 9.351mila euro per la riclassifica degli stessi verso la controllante a seguito della scissione totale della società FRE mediante assegnazione alle società Trenitalia SpA e Ferrovie dello Stato SpA dell'intero suo patrimonio, come anche descritto nel commento dei Crediti verso la controllante.

Nei crediti di natura diversa verso consociate è compresa anche la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria che RFI a partire dal 23 ottobre 2007 ha applicato alle imprese ferroviarie tra cui anche Trenitalia (1.614mila euro) e Serfer (2mila euro) e che riverterà all'agenzia per la sicurezza delle ferrovie, come anche meglio indicato in apposito paragrafo della presente relazione sulla gestione a cui si fa rimando.

L'aumento di 9.307mila euro degli altri crediti verso Trenitalia, oltre alla suddetta maggiorazione dell'1%, riguardano i crediti per penali attive nei confronti di Trenitalia a titolo di sistema incentivante *European Performance Regime* (EPR).

La variazione da scissione è relativa alla scissione parziale del ramo d'azienda "attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" a favore della società Ferservizi, i cui dettagli sono illustrati nei "Principali eventi dell'anno" della relazione sulla gestione.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso altri.

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2006	Accantonamenti	Saldo al 31.12.2007
Fondo svalutazione crediti verso altri	10.632	106	10.738
TOTALE	10.632	106	10.738

La variazione del fondo è dovuta alla svalutazione dei crediti per contributi in conto impianti iscritti nei confronti delle Altre Amministrazioni dello Stato.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2006	127.930
Utilizzi	(19)
Accantonamenti	10.735
FONDI AL 31.12.2007	138.646

Crediti in valuta estera

Si espongono di seguito i crediti in moneta estera:

Crediti	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Crediti verso clienti	368	1.806.586
TOTALE	368	1.806.586

I crediti in valuta estera derivano da operazioni di natura commerciale intrattenute con la Gran Bretagna e la Svizzera e hanno generato esigue differenze di cambio (utili per 21mila euro e perdite per 51mila euro).

Disponibilità liquide

La voce ammonta a 2.169.116mila euro con una variazione in aumento di 1.950.576mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Depositi bancari e postali	2.055	2.033	22
Assegni	10	20	(10)
Denaro e valori in cassa	1.083	760	323
Conti correnti di tesoreria	2.165.968	215.727	1.950.241
TOTALE	2.169.116	218.540	1.950.576

L'incremento complessivo della posta è dovuto essenzialmente all'incremento del conto corrente di Tesoreria che rappresenta nel complesso il valore dei versamenti effettuati nell'anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al contratto di programma ed ai versamenti per altri contributi successivamente trasferiti sul conto corrente intersocietario secondo le esigenze di cassa; in particolare le somme ancora in giacenza si riferiscono per 1.735.000mila euro al cap. 7122.

La gestione della finanza e della tesoreria è affidata alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.

Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati destinati a particolari destinazioni: per 314mila euro per la realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno; per 1.029mila euro a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenziosi di natura giuslavoristica.

A questi si aggiungono 24.000mila euro relativi a pignoramenti notificati alle banche che non hanno generato vincoli di indisponibilità.

Ratei e risconti

La voce ammonta a 19.270mila euro con una variazione in diminuzione di 93mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Ratei			
Interessi attivi	1.305	969	336
	1.305	969	336
Risconti			
- Affitti passivi	71	0	71
- Altri	17.894	18.394	(500)
	17.965	18.394	(429)
TOTALE	19.270	19.363	(93)

L'incremento dei ratei per interessi attivi di 336mila euro è da collegarsi all'aumento dei tassi di riferimento nel corso dell'esercizio 2007 per la componente variabile del contratto di *swap* con UBS relativo alla copertura del finanziamento BEI.

La voce altri risconti attivi è relativa principalmente a canoni Wind (10.166mila euro) e Vodafone (7.561mila euro), e in parte residuale a buoni pasto, prestazioni alberghiere, canoni demaniali, abbonamenti, ecc.

Stato patrimoniale: passivo

Patrimonio netto

La posta ammonta a 33.564.878mila euro, con una variazione in aumento di 266.848mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2007.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2006	Risultato d'esercizio precedente		Altre variazioni			Risultato del- l'esercizio	Saldo al 31.12.2007
		Distrib.ne dividendi	Altre de- stinazioni	Incrementi	Scissione Ferservizi	Riclas- sifiche		
Capitale	32.603.697			250.000				32.853.697
Riserva da sovrapprezzo delle azioni								0
Riserve di rivalutazione								0
Riserva legale	197							197
Riserve statutarie								0
Riserva per azioni proprie in portafoglio								0
Altre riserve:								0
Riserva Straordinaria								0
Det. Min. 4,2.03 valut.def. Patrimonio	887.352							887.352
Versamenti in conto futuro aumento di capitale								0
Versamenti a copertura perdite								0
Riserva da utili netti su cambi	20		(20)					0
Utili (perdite) portati a nuovo	3.730		(196.946)		(35)			(193.251)
Utile (perdita) dell'esercizio	(196.966)		196.966				16.883	16.883
TOTALE	33.298.030	0	0	250.000	(35)	0	16.883	33.564.878

Il capitale sociale è composto da n. 32.853.697.107 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato SpA.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'anno 2007 è la seguente:

- aumento del capitale sociale pari a 250.000mila euro, sottoscritto e versato il 31 gennaio 2007 e iscritto al Registro delle Imprese in C.C.I.A.A. di Roma il 23 febbraio 2007 come già commentato nella relazione sulla gestione;
- riduzione degli utili portati a nuovo per 35mila euro, a seguito della scissione di Ferservizi del 31 marzo 2007, che ha avuto decorrenza contabile dal 1° gennaio 2007;
- utile dell'esercizio.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della società del 16.4.2007 ha deliberato di ripianare per 20mila euro con la "Riserva da utili su cambi", la perdita dell'esercizio 2006, pari a 196.966mila euro e per la restante parte, pari a 196.946mila euro, il rinvio a nuovo della stessa.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi.

Origine	Importi al 31.12.2007 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)
Capitale Sociale	32.853.697	32.853.697		
Riserve di capitale:				
- Det. Min. 4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352		887.352	
Riserve di utili:				
Riserva legale	197	197		
Utili portati a nuovo				
Altre Riserve:				
Riserva da utili su cambi	0			
TOTALE	33.741.246	32.853.894	887.352	0

* 2004-2005-2006

L'utilizzo effettuato è relativo alla riduzione del capitale per effetto della scissione Ferrovie Real Estate del 7 agosto 2006 (70.000mila euro).

Fondi per rischi ed oneri

La posta ammonta a 27.078.272mila euro con una variazione in diminuzione di 437.876mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Accanto- namenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Scissione Ferservizi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2007
Fondo per imposte, anche differite	4.280	16.266					20.546
Fondo di ristrutturazione <i>ex lege</i> 448/1998	19.277.049						19.277.049
Integrazione fondo di ristrutturazione <i>ex lege</i> 448/1998	4.663.547		(467.699)				4.195.848
Fondo per manutenzione ord. e interessi intercalari	2.323.000						2.323.000
Fondo per trattamento di quiescenza ed obblighi simili	0						0
Altri	1.248.273	301.135	(126.747)	(186.424)	(119)	25.711	1.261.829
TOTALE	27.516.149	317.401	(594.446)	(186.424)	(119)	25.711	27.078.272

Riepilogo delle utilizzazioni del tre esercizi precedenti*

Aumento di capitale	Copertura perdite	Distribuzione ai soci	Altro (Scissione FRE)
			(70.000)
0	0	0	(70.000)

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte.

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Accanto- namenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2007
Contenzioso	1.630	1.257	(188)	2.699
I.C.I.	2.430	15.000	48	17.478
Ritenute alla fonte	146			146
TOSAP/COSAP	74	9	140	223
TOTALE	4.280	16.266	0	20.546

Contenzioso

La variazione netta del fondo del contenzioso fiscale, pari a 1.069mila euro, è dovuta all'effetto combinato:

- dell'incremento per 1.257mila euro per un avviso di accertamento notificato il 13 novembre 2006 relativo all'anno d'imposta 2002, con il quale l'Ufficio dell'Agenzia delle Entrate di Roma 4 ha recuperato a tassazione l'importo complessivo di 29.577.760 euro, rettificando la perdita dichiarata ai fini Irpeg da 620.311.634 euro a 590.733.874 euro, recuperando un minor credito Irap spettante pari a 1.257.054,78 euro più relativi interessi per 118.025,41 euro ed irrogando la sanzione amministrativa pecuniaria di 1.257.055 euro;
- della riduzione di 188mila euro relativa al pagamento di diritti doganali (56mila euro), all'annullamento o pagamento di avvisi di accertamento di tasse di concessione governativa sui telefoni cellulari e radio-mobili (167mila euro), parzialmente compensato dall'incremento per avvisi di liquidazione per imposta di registro (35mila euro).

ICI

L'incremento di 15.048mila euro del fondo ICI è dovuto ai seguenti fattori:

- aumento di 15.000mila euro per ICI nelle stazioni a seguito della quantificazione degli oneri derivanti dell'attività di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione;
- aumento di 33mila euro per quattro avvisi di accertamento relativamente alle annualità 2001-2002-2003-2004 notificati il 2 gennaio e il 17 dicembre 2007 dal Comune di Siena, avverso il quale la società ha presentato tempestivo ricorso;
- incremento di 15mila euro relativo a n. 5 ricorsi avverso gli avvisi di accertamento emessi dal Comune di Siena per le annualità 1998-2000.

TOSAP/COSAP

Il fondo nell'anno è stato incrementato di 149mila euro a seguito di notifica di sei atti di accertamento in materia di Canone Occupazione Aree Pubbliche (Cosap) avverso i quali il 7 dicembre 2007 RFI ha presentato ricorsi innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale competente.

Fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della Legge 448/98, per 26.038.086mila euro, di cui 9.188.941mila euro, già riflessi nel bilancio al 31.12.1998, nei limiti delle riserve esistenti e 16.849.145mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive 3.909.014mila euro, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

E' stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di 2.742.386mila euro derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'azienda "trasporto" alla società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2007, il fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 è pari a 19.277.049mila euro.

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

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

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

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e minusvalenze dei cespiti.

La movimentazione dell'anno 2007 è la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Utilizzi	Saldo al 31.12.2007
Integrazione Fondo di ristrutturazione 448/98	4.663.547	(467.699)	4.195.848
TOTALE	4.663.547	(467.699)	4.195.848

Il fondo nell'anno 2007 è stato utilizzato per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito dettagliato:

- 4.020mila euro ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali della rete tradizionale;
- 458.497mila euro ammortamenti delle immobilizzazioni materiali della rete tradizionale;
- 5.182mila euro per la copertura delle minusvalenze ordinarie (1.685mila euro) e straordinarie (3.497mila euro).

Gli ammortamenti sulla rete AV/AC nell'anno 2007, pari a 23.761mila euro, non sono stati neutralizzati dall'utilizzo dell'Integrazione fondo ristrutturazione.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria

Il fondo deriva da quanto recepito nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali. In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio. Per il dettaglio connesso all'utilizzo si rimanda alla Sezione 1 della presente nota integrativa. Nel corso dell'anno 2007 il fondo non è stato movimentato e il saldo al 31 dicembre 2007 è di seguito riportato:

Fondo per manutenzione ordinaria	
Saldo al 31.12.2006	2.323.000
Riclassifiche	0
SALDO AL 31.12.2007	2.323.000

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2006	Accanto- namenti *	Utilizzi	Riclassifiche	Rilascio fondi eccedenti	Scissione Ferservizi	Saldo al 31.12.2007
Competenze al personale da definire	164	2	(17)			(119)	30
Partite relative a crediti nel confronti del Tesoro:							
- personale in mobilità c/o Enti pubblici territ.	20.614		(20.614)				0
Tfr medici fiduciari	648	42	(227)				463
Adeguamento Valore scorte	14.743	15.886		(14.629)			16.000
Contenzioso nei confronti							
- del personale	178.627	81.879	(30.766)				229.740
- dei terzi	658.078	148.049	(8.212)		(134.932)		662.983
Fondo oneri per esodi anticipati	116.369		(52.692)				63.677
ENEL	143.519						143.519
Valorizzazioni	42.311		(8.262)				34.049
Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina	3.293						3.293
Costi accatastamento ICI	50.000				(50.000)		0
Altri rischi	19.907	92.961	(5.957)	2.656	(1.492)		108.075
TOTALE	1.248.273	338.819	(126.747)	(11.973)	(186.424)	(119)	1.261.829

* di cui 284.733mila euro imputati alla voce B12) accantonamenti per rischi, 16.358mila euro imputati alla voce B13) altri accantonamenti, 44mila euro in altre voci di conto economico, e 37.684mila euro dalla posta dei crediti.

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie.

Competenze al personale da definire

La parte di fondo relativa all'Integrazione Polizza INA addetti ai servizi è stata movimentata per gli utilizzi e gli accantonamenti di esiguo importo del semestre ed è stata ridotta per 119mila euro a seguito della scissione a Ferservizi del 31 marzo 2007.

Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è stato istituito nel 1993 a copertura dei rischi del mancato incasso dei crediti dell'attivo circolante iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze in base alla legge 448/98, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di programma e di Servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione. In sede di bilancio 2007 il fondo è stato interamente utilizzato per l'eliminazione dei crediti a seguito della risposta alla circolarizzazione dei saldi da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che fa presente che "la suddetta somma oggetto di decreti ministeriali di riduzione degli stanziamenti di bilancio deve essere considerata una riduzione definitiva di spesa".

Tfr Medici Fiduciari

Il fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari delle Ferrovie dello Stato. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti relativi al Servizio Sanitario Nazionale. Essi emettono fattura men-

sile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante l'anno il conto si incrementa con gli accantonamenti fatti a seguito delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale con RFI.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente "utilizzato/riclassificato" per le svalutazioni e radiazioni effettuate nel corso dell'anno 2007 per 14.629mila euro, come commentato nella posta dell'Attivo Circolante, ed è stato anche riadeguato per 15.886mila euro sulla base della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del prossimo triennio. Al 31 dicembre 2007 la consistenza del fondo è pari a 16.000mila euro.

Fondi relativi al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale, costituito dall'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla società Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Ferservizi, ed Italferr.

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato incrementato (81.155mila euro) al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale. Si è proceduto anche all'accantonamento degli interessi sulla defiscalizzazione INPS Cooperativa Garibaldi.

Nel corso dell'anno 2007 è proseguita la rivisitazione della procedura di quantificazione del fondo, già iniziata nel 2005, che ha comportato una stima sempre più puntuale del contenzioso.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori. Nel 2007 la revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi ha dato luogo complessivamente ad un accantonamento pari a 110.365mila euro.

Con riferimento alla causa del raggruppamento COSIAC/RFI – Convenzione n. 131/1984 linea Palermo Punta Raisi, come già rappresentato nel bilancio 2006, la Cassazione, con sentenza depositata il 24 luglio 2007, accogliendo le difese di RFI ha confermato la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 4671/2005 del 3 novembre 2005. Conseguentemente resta definitivamente stabilita in circa 12 milioni di euro oltre interessi legali la somma che RFI avrebbe dovuto corrispondere al Gruppo COSIAC a fronte dell'originaria richiesta di circa 2 miliardi di euro ed inoltre RFI vanta un credito liquido ed esigibile nei confronti del Gruppo COSIAC di oltre 41 milioni di euro compresi interessi derivanti dalla differenza di quanto pagato a seguito delle iniziative poste in essere dalla controparte all'esito del giudizio di primo grado e quanto stabilito dal Giudice d'Appello.

Il 4 agosto a seguito dell'esito della sentenza della Cassazione le parti si sono nuovamente incontrate ed hanno modulato una definitiva proposta transattiva che ha previsto:

- il pagamento ad RFI della somma complessiva di circa 8 milioni di euro oltre Iva se dovuta, corrispondente al rimborso di circa 4 milioni di euro inerenti l'intera anticipazione residua comprensiva di interessi nonché parte di circa 13 milioni di euro rappresentanti la quota di restituzione del complessivo credito di 41 milioni di competenza delle citate imprese;
- la rinuncia da parte di Astaldi della quota del 66,66% del contenzioso che il Consorzio Ferrofir ha intentato nei confronti di RFI il 18.7.2005 inerente i lavori di raddoppio della linea Messina S. Filippo; per tale contenzioso su un petitum di circa 25 milioni di euro, RFI ha stimato una probabile soccombenza di circa 8 milioni di euro e pertanto la rinuncia del 66,66% equivale a circa 5 milioni di euro.

La suddetta transazione è stata recepita nel bilancio 2007 di RFI, comportando anche la ricostituzione del fondo rischi per 37.684mila euro, in considerazione dell'utilizzo dello stesso precedentemente effettuato a copertura degli oneri sostenuti.

Inoltre il 20 dicembre 2007 il Gruppo COSIAC ha notificato un ricorso per la revocazione della sentenza di Cassazione, che, pur non presentando elementi nuovi e diversi rispetto a quelli che sono stati oggetto di puntuale censura da parte dei giudici di merito (Corte d'Appello) e di legittimità (Corte di Cassazione), induce a seguire una linea di estrema prudenza nell'apprezzamento del rischio profilato dall'iniziativa giudiziaria in questione.

In questo contesto, pertanto, il relativo fondo è stato rilasciato soltanto parzialmente (134.544mila euro), considerando nella quantificazione dello stesso anche l'incremento determinato dalla transazione (37.684mila euro) e si presume che nel corso dell'anno 2008 potranno essere assunte nuove determinazioni una volta esaminate le memorie prodotte dalla controparte nonché gli eventuali ulteriori sviluppi del giudizio che dovessero verificarsi nel corso dell'anno.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle "Indagini e procedimenti penali" della Relazione sulla Gestione.

Fondo oneri per esodi anticipati

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal piano d'impresa 2001-2005, nell'anno 2006 è stato incrementato per 100.000mila euro secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011. In sede di bilancio 2007 è stato utilizzato a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo verificatisi nell'anno.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.

L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000 ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Inoltre la crescente complessità della normativa di riferimento ha determinato interpretazioni controverse, da parte dei soggetti istituzionali competenti, circa le modalità di applicazione di talune componenti delle tariffe elettriche ai consumi di energia per l'esercizio ferroviario. In particolare non c'è ancora certezza normativa sulle caratteristiche dell'utenza della trazione elettrica che, qualora ne fosse riconosciuta l'unitarietà a livello nazionale, sarebbe soggetta a minori carichi tariffari.

Al riguardo si evidenzia che, in ordine agli aspetti di carattere fiscale con nota del 26 giugno 2006 il Ministero dell'Economia e delle Finanze – Ufficio del Federalismo Fiscale ha definitivamente riconosciuto che RFI, in merito alle corrette modalità di applicazione dell'addizionale provinciale all'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica, "deve essere considerata come esercente un solo stabilimento, pur se la rete elettrica presenta, per ragioni tecniche, più punti di presa per la sua alimentazione". Il Ministero, nell'accogliere la tesi interpretativa prospettata dalla società, ha confermato che la misura dell'addizionale dovuta dalla società deve essere liquidata riferendo la soglia quantitativa di consumo mensile di energia elettrica rilevante *ex Legge* non ai singoli punti di presa esistenti sull'intera rete ferroviaria ma all'unico "stabilimento",

inteso come l'intera rete unitariamente considerata, a ciò conseguendo un significativo risparmio economico in termini di imposta dovuta.

Quanto sopra fa ritenere prevedibile una definizione favorevole ad RFI del contenzioso complessivo in essere. In considerazione di ciò, nonché della oggettiva impossibilità di quantificare l'esito dell'eventuale accoglimento della tesi della società, si è ritenuto prudenzialmente di mantenere quanto accantonato nel tempo, senza però procedere ad ulteriori stanziamenti.

Fondo per valorizzazioni

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentire la proficua collocazione sul mercato. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale. Nel corso dell'anno 2007 il fondo è stato "utilizzato" per 8.262mila euro per far fronte agli oneri sostenuti nel periodo.

Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina

Fondo istituito in sede di bilancio 2005 a copertura degli oneri di demolizione dei fabbricati esistenti sulle aree edificabili oggetto della convenzione stipulata con il Comune di Roma per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione di Roma Tiburtina.

Costi di accatastamento ICI Stazioni

E' stato istituito in sede di bilancio 2006 a copertura dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione.

Le disposizioni amministrative emanate finora dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in materia catastale prevedevano che gli immobili "stazioni ferroviarie" costituissero un'unica particella catastale comprensiva anche dei locali commerciali (edicole, bar, negozi), da classificarsi nell'ambito del gruppo "E", per i quali era previsto l'esonero dal pagamento ICI.

La circolare n. 4 del 16 maggio 2006 dell'Agenzia del territorio precisa che "il criterio localizzativo non può costituire il parametro di riferimento essenziale, allorché nell'ambito del recinto di stazione siano individuabili costruzioni o loro porzioni destinate ad attività non istituzionali, in quanto non strettamente correlabili al trasporto. Di conseguenza gli eventuali esercizi commerciali, immobili a destinazione ricettiva od altro, pur ricompresi nel recinto di una stazione od aeroporto... devono essere censiti sulla base delle loro caratteristiche intrinseche derivanti dalla loro destinazione oggettiva e reale e non possono essere inglobati nell'infrastruttura utilizzata per trasporto pubblico..."

Tale fondo in sede di bilancio 2007 è stato rilasciato per l'intero importo (50.000mila euro) a seguito dell'attività intrapresa nell'esercizio ed agli approfondimenti e contatti intercorsi con l'Agenzia delle Entrate che hanno condotto ad un ridimensionamento e riconsiderazione dei costi connessi a tale fattispecie.

Altri Rischi

Trattasi di fondi per altri rischi ed oneri principalmente relativi a:

Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)

Tale fondo è stato istituito in sede di bilancio 2005, incrementato nel 2006 ed adeguato nell'anno 2007 per 9.600mila euro a copertura di eventuali oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della CCSE di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regola il costo dell'energia elettrica per

RFI secondo la delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas n. 148 del 9 agosto 2004; RFI a tale contestazione ha fatto ricorso al TAR del Lazio e contestualmente è stato iscritto il corrispondente credito verso la CCSE. Nell'accantonamento si è tenuto conto anche delle annualità pregresse 2004-2006 (11.600mila euro) considerando che RFI sin dal 2005 percepisce minori contributi dalla Cassa Conguaglio rispetto a quelli attesi per un parziale mancato riconoscimento del c.d. "Punto unico" e per una recente variazione in merito alla modalità di calcolo delle c.d. "Fasce orarie".

Performance Regime

Tale fondo, pari al 31 dicembre 2007 a 5.189mila euro, istituito in sede di bilancio 2006, nel corso dell'anno 2007 è stato incrementato di circa 3.444mila euro a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle imprese ferroviarie a titolo di sistema incentivante, come descritto nel paragrafo del pedaggio della relazione sulla gestione.

Altri Fondi minori

Trattasi essenzialmente di rischi collegati a oneri per la realizzazione di partite creditorie, ad oneri relativi alla prosecuzione e/o abbandono di investimenti non adeguatamente coperti dai fondi già presenti in bilancio, e ad oneri per sussidi ex Opafs.

Gli utilizzi effettuati nel corso dell'esercizio 2007 si riferiscono all'annullamento del fondo "Crediti immobilizzati - Riliquidazione indennità di buonuscita", istituito a seguito della incerta determinazione della quota a carico di RFI dell'indennità di buonuscita prevista dalla Legge 87/94. Tale fondo nel 2007 è stato annullato con l'utilizzo a copertura del corrispondente credito iscritto in bilancio già dal 1994, a seguito della cancellazione dello stesso per inesistenza di rimborsi ancora da effettuare, come anche commentato nella voce "Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso Altri": la riclassifica effettuata è relativa ad un debito verso il fornitore Telecom a fronte di contratti degli anni 1992 e 1998, in attesa della definitiva cancellazione del debito.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

La posta ammonta a 1.117.508mila euro con una variazione in diminuzione di 95.310mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Nel corso del 2007 parte di tale fondo è stata decrementata a seguito dell'introduzione dal 1° gennaio 2007 del nuovo regime del Tfr che si applica alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti.

La nuova normativa prevede che il Tfr maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato:

- all'INPS, con effetto retroattivo dal 1° gennaio 2007 qualora i dipendenti abbiano optato di lasciarlo in azienda;
- ai Fondi Complementari Assicurativi con effetto dalla data di opzione.

In particolare sono stati trasferiti a fondi integrativi ed al Fondo Tesoreria INPS:

- 17.670mila euro Eurofer;
- 1.359mila euro Previndai;
- 52.952mila euro Fondo Tesoreria INPS;
- 3mila euro altri fondi.

Nel 2007 si è altresì provveduto a riclassificare l'accantonamento presunto su ratei a debiti verso Istituti previdenziali pari a 2.547 euro.

Il Tfr si compone di due fondi distinti: il fondo Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato e il fondo Indennità di Buonuscita.

Nel periodo essi hanno avuto la seguente movimentazione.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Consistenza del fondo al 31.12.2006	676.741
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	27.080
	27.080
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(55.727)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(3.177)
Altri	(4.743)
	63.647
CONSISTENZA DEL FONDO AL 31.12.2007	640.174

Il fondo Tfr per effetto della scissione di Ferservizi del 31 marzo 2007 è stato decrementato per 4.227mila euro per la parte relativa al personale trasferito.

Fondo Indennità di buonuscita

Consistenza del fondo al 31.12.2006	536.077
Incrementi:	
Rivalutazioni	17.144
Trasferimenti da altre società del Gruppo	299
Altri	78
	17.521
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(57.682)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(13.961)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.889)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(2.732)
Altri	(76.264)
CONSISTENZA DEL FONDO AL 31.12.2007	477.334

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime Tfr il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il Tfr ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

Il fondo Indennità di Buonuscita per effetto della scissione di Ferservizi del 31 marzo 2007 è stato decrementato per 2.279mila euro per la parte relativa al personale trasferito.

Debiti

La posta ammonta a 9.732.383mila euro con una variazione in aumento di 4.498.986mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

Debiti: Debiti verso soci per finanziamenti

La voce ammonta a 1.234.638mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
Finanziamenti:			
- entro l'esercizio	69.952	0	69.952
- oltre esercizio	1.164.686	0	1.164.686
TOTALE	1.234.638	0	1.234.638

Tali debiti si riferiscono all'ammontare delle erogazioni ricevute dalla Capogruppo al 31 dicembre 2007 a valere sui due contratti *intercompany* siglati per il ribaltamento dei contratti sottoscritti a sua volta dalla Capogruppo rispettivamente con Cassa Depositi e Prestiti SpA (CDP) e Banca Europea per gli Investimenti (BEI). Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con CDP ammonta a 1.196.088mila euro, pari al netto tra il montante iniziale (1.259.201mila euro) e le quote capitali restituite nel corso del 2007 (63.113mila euro); di tale debito, l'importo esigibile entro l'esercizio successivo ammonta a 69.952mila euro e l'importo esigibile oltre i 5 anni ammonta a 356.995mila euro.

Il debito verso Capogruppo a valere sul contratto con BEI ammonta a 38.550mila euro; di tale debito, l'importo è interamente esigibile oltre l'esercizio successivo.

Si riporta nella tabella seguente la ripartizione dei debiti verso soci per finanziamenti secondo la scadenza e con indicazione della clausola di postergazione.

Socio	Importo	Data di scadenza	Di cui con clausola di postergazione
Ferrovie dello Stato SpA (ex BEI)	38.550	15/12/2021	0
Ferrovie dello Stato SpA (ex CDP)	1.196.088	31/12/2021	0
TOTALE	1.234.638		0

Debiti: Debiti verso banche

La voce ammonta a 1.318.179mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
Finanziamenti:			
- entro l'esercizio	102.248	47.396	54.852
- oltre esercizio	1.215.931	1.118.179	97.752
TOTALE	1.318.179	1.165.575	152.604

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a 1.013.557mila euro ed è riferito a debiti verso banche in scadenza a partire dall'anno 2013.

I debiti verso banche si riferiscono per 54.007mila euro al debito verso Banca OPI SpA trasferito ad RFI in sede di scissione Ferrovie Real Estate SpA il 24.1.2006, per 914.172mila euro ai debiti verso la Banca Europea degli Investimenti (BEI) contratti da TAV SpA e trasferiti a RFI con la scissione della tratta Roma-Gricignano e per 350.000mila euro alle erogazioni ricevute a dicembre 2006 e a marzo 2007 a valere sul debito con Banca di Roma stipulato il 3 agosto 2006. Nel corso dell'esercizio 2007 sono state rimborsate quote capitali per un importo complessivo di 47.396mila euro, relativamente ai tre prestiti con BEI.

Le voci sono così composte:

Istituto finanziatore	Saldo inizio esercizio	Incrementi da scissione	Incrementi e Rimborsi	Saldi fine periodo scadenti		Di cui scadenti oltre i 5 anni
				entro l'esercizio successivo	oltre l'esercizio successivo	
Banca OPI SpA (ora BIIS SpA)	54.007	–	–	54.007	–	–
BEI	289.126	–	(11.192)	11.809	266.125	212.009
BEI	113.660	–	(4.274)	4.502	104.885	84.349
BEI	558.782	–	(31.930)	31.930	494.921	367.199
Unicredit Banca di Roma SpA	150.000	–	200.000	–	350.000	350.000
TOTALE	1.165.575	–	152.604	102.248	1.215.931	1.013.557

Le caratteristiche qualitative dei finanziamenti esistenti sono le seguenti:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Data acquisizione debito	Ammontare del finanziamento	Ammontare di competenza di RFI ¹	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio preammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
Banca OPI SpA (ora BIIS SpA)	23/10/2003	24/01/2006	1.000.000	54.007	Variabile	Da definire ³	30/01/2004	30/10/2008
BEI	09/04/1998	01/01/2006	361.520	299.733	Fisso al 5,44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	01/01/2006	258.228	117.718	Fisso al 5,26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	01/01/2006	1.000.000	574.747	Variabile ²	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
Unicredit/ Banca di Roma SpA	03/08/2006	29/12/2006	1.000.000	350.000	Variabile	03/08/2013	29/03/2007	03/08/2013
TOTALE			3.619.748	1.396.205				

¹ Gli importi della colonna relativi ai prestiti BEI fanno riferimento alla parte dei finanziamenti ceduti da TAV a seguito delle scissioni della Roma-Gricignano del 1° gennaio 2006. L'importo relativo alla Banca OPI fa riferimento alla parte del finanziamento ceduto da FRE con la scissione del 21 gennaio 2006

² Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito mediante contratto di swap a copertura del rischio di tasso

³ Il capitale può essere rimborsato anche prima della data di estinzione del finanziamento

Il prestito complessivo di 1.000.000mila euro stipulato con BEI ed ereditato in RFI con la scissione della Roma-Gricignano per un importo di 574.747mila euro è coperto da un contratto di *Interest Rate Swap* finalizzato a trasformare il debito originariamente a tasso variabile in debito a tasso fisso. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo "Altre Informazioni" di Conto Economico della presente Nota Integrativa.

Debiti: Debiti verso altri finanziatori

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenze
Anticipazioni Cassa Depositi e Prestiti	0	16.643	(16.643)
TOTALE	0	16.643	(16.643)

Al 31 dicembre 2007 i debiti verso altri finanziatori, relativi all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti di durata ventennale al tasso fisso del 7,5% in scadenza nel 2007, sono completamente estinti. La variazione rispetto al 31 dicembre 2006 è dovuta al pagamento della rata con scadenza 30 giugno 2007 e 31 dicembre 2007 per l'importo di 16.643mila euro.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a 4.158.823mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Decrementi a contributi	Incrementi	31.12.2007
Acconti				
Terzi:	1.084.533	(3.055.961)	6.101.115	4.129.687
- FESR	369.784	(4.716)	38.459	403.527
- TEN	6.280	(25.716)	20.338	902
- Contributi MEF	570.054	(3.016.070)	5.995.716	3.549.700
- Altri	138.415	(9.459)	46.602	175.558
Gruppo	23.445	0	5.691	29.136
TOTALE	1.107.978	(3.055.961)	6.106.806	4.158.823

Al 31 dicembre 2007 l'ammontare dei contributi a valere sul Fondo FESR ricevuti dalla Commissione Europea e giacenti ad Acconti è pari a 403.527mila euro. Rispetto all'esercizio precedente tale voce si è incrementata per 33.743mila euro a seguito dell'effetto combinato di:

- incremento di 38.459mila euro per incassi ricevuti a seguito di certificazione di spese alla Commissione Europea;
- riduzione di 4.716mila euro per passaggi a contributi c/impianti delle immobilizzazioni in corso.

L'ammontare dei contributi TEN giacenti negli Acconti ammonta a 902mila euro, con un decremento rispetto al 2006 pari a 5.378mila euro determinato da:

- incremento di 20.338mila euro per nuovi incassi nell'anno;
- decremento di 25.716mila euro per passaggi avvenuti nel corso del 2007 a contributi c/impianti delle immobilizzazioni in corso (21.439mila euro) e contributi c/impianti della voce Terreni, Fabbricati ed Infrastruttura Ferroviaria e Portuale (4.277mila euro).

Gli anticipi iscritti nell'anno 2007 verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 3.695.500mila euro, sono relativi a:

- contributi conto impianti relativi al cap. 7122 (3.168.876mila euro);
- contributi conto impianti relativi al cap. 7123 (206.625mila euro);
- contributi conto impianti relativi al cap. 7124 per 320.000mila euro (di cui 289.736mila euro versate a TAV sotto forma di anticipazioni finanziarie non onerose).

Ulteriori anticipi iscritti nel 2007 verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardano:

- contributi conto impianti pari alla quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 anticipata dalla Capogruppo mediante operazione di attualizzazione e ribaltata a RFI (di cui 1.117.701mila euro per Rete Tradizionale e 141.500mila euro per rete AV/AC) e TAV (920.657mila euro) mediante la sottoscrizione di contratti *intercompany*;
- contributi conto impianti pari alla quota dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 relativi agli oneri finanziari maturati nell'anno 2007 sul prestito di cui al punto precedente di cui 50.209mila euro di pertinenza di RFI (di cui 44.573mila euro per la Rete Tradizionale e 5.636mila euro per la Rete AV/AC) e 36.671mila euro di pertinenza di TAV;
- contributi conto impianti per 985mila euro per la copertura residua degli oneri finanziari di competenza fino all'anno 2006 sui debiti verso Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA).

Sono inoltre stati iscritti anticipi per contributi conto impianti per interessi attivi maturati dalla Capogruppo sulle giacenze derivanti dai contratti di mutuo dalla stessa stipulati con Cassa Depositi e Prestiti e BEI e messi a disposizione di RFI e TAV per la prosecuzione dei lavori, così suddivisi:

- interessi attivi di competenza RFI sulle giacenze relative al contratto con Cassa Depositi e Prestiti (8.160mila euro sulle giacenze per la Rete Tradizionale e 5.737mila euro sulle giacenze per la Rete AV/AC);
- interessi attivi di competenza TAV sulle giacenze relative al contratto con Cassa Depositi e Prestiti per 10.361mila euro;
- interessi attivi di competenza RFI e TAV sulle giacenze relative al contratto con BEI per 8.237mila euro.

I contributi di cui sopra sono già stati parzialmente portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso ed acconti materiali ed immateriali per 2.540.860mila euro, della voce Terreni, Fabbricati ed Infrastruttura Ferroviaria e Portuale per 427.299mila euro e delle partecipazioni per 47.911mila euro (di cui 43.550mila euro per LTF e 4.361mila euro per TFB).

La voce "Altri", pari a 175.558mila euro, accoglie contributi in conto impianti erogati da Enti Locali (Regioni, Province e Comuni) e da terzi, altri contributi conto impianti erogati dalla Commissione Europea (Europtirail), il Fondo di Rotazione – Legge 183/87 erogato dal Ministero dell'Economia, anticipi ricevuti dalla Pubblica Amministrazione e da terzi per lavori in conto terzi. Tale voce si è incrementata di 37.143mila euro a seguito dell'effetto combinato di:

- incremento di 46.602mila euro per nuovi incassi avvenuti nel 2007;
- riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso per 2.943mila euro e della voce Terreni, Fabbricati ed Infrastruttura Ferroviaria e Portuale per 6.516mila euro di cui 1.024mila euro relativi a contributi a valore del Fondo di Rotazione – Legge 183/87.

La voce "Acconti verso gruppo", pari a 29.136mila euro, accoglie gli anticipi contrattualmente previsti e fatturati per la realizzazione delle linee ed altre opere al netto dei recuperi effettuati con l'avanzamento dei lavori. La voce subisce un incremento di 5.691mila euro dovuto principalmente agli effetti degli anticipi ricevuti da TAV per la realizzazione di lavori in conto terzi.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a 1.881.478mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Fornitori ordinari	1.678.483	(116)	136.847	1.815.214
Amministrazioni dello Stato	11.449	0	6.492	17.941
Collegate di Gruppo	41.601	0	5.625	47.226
Altre aziende di trasporto	1.097	0	0	1.097
TOTALE	1.732.630	(116)	148.964	1.881.478

I debiti verso fornitori esigibili entro l'esercizio successivo sono pari a 1.869.062mila euro, quelli esigibili oltre l'esercizio successivo sono pari a 12.416mila euro e di questi quelli esigibili oltre i 5 anni ammontano a 104mila euro e sono riferiti ai debiti verso Fornitori ordinari.

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività commerciali ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a 39.285mila euro e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni. L'incremento dei debiti verso fornitori di 136.731mila euro rispetto al 31 dicembre 2006 è dovuto all'effetto combinato del rallentamento nel piano dei pagamenti verificatosi nel 2007 e della ripresa dei rapporti commerciali nell'ultimo mese dell'anno a seguito dello sblocco delle risorse da parte dello Stato. La variazione negativa di 116mila euro è conseguente alla scissione a Ferservizi del ramo d'azienda *facility* ed asilo nido. I debiti verso le società collegate di gruppo subiscono un incremento di 5.625mila euro rispetto all'esercizio precedente prevalentemente per effetto dell'incremento dei debiti verso la società TSF (5.357mila euro) per *outsourcing* informatico.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a 142.270mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Commerciali				
TAV SpA	67.790	30.507	43.515	141.812
Metropark SpA	380	-	78	458
TOTALE	68.170	30.507	43.593	142.270

I debiti commerciali verso la società TAV subiscono un incremento di 74.022mila euro, di cui 30.507mila euro relativi alle scissioni parziali da parte di TAV degli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano" e del "Nodo di Roma".

In particolare il debito verso TAV si compone principalmente delle seguenti partite:

- 3.801mila euro relativi ai residui debiti da scissione del Nodo di Roma e degli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano";
- 30.605mila euro relativi ai debiti per le attività di avanzamento dei lavori effettuate sulle tratte scisse;
- 107.390mila euro relativi ad attività che TAV svolge per conto di RFI attraverso il *General Contractor*, di cui 70.800mila euro relativi alla variante Cancellò della tratta Roma-Napoli, 21.819mila euro relativi a lavori svolti a Milano Certosa e 14.672mila euro per lavori sulla linea Milano-Bologna.

Tali debiti sono totalmente esigibili entro l'esercizio successivo.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 1.171mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Commerciali			
Italcertifer ScpA	562	1.270	(708)
Terminal Tremestieri Srl	74	405	(331)
LTF Sas	273	6.600	(6.327)
Quadrante Europa SpA	0	450	(450)
Altri:			
Italcertifer ScpA	112	112	0
Terminal Tremestieri Srl	150	225	(75)
TOTALE	1.171	9.062	(7.891)

La posta registra un decremento netto di 7.891mila euro rispetto al 31 dicembre 2006 principalmente per effetto della riduzione dei debiti verso LTF di 6.327mila euro, dovuta al trasferimento dei contributi ricevuti dalla Comunità Economica Europea per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino a favore della società LTF quale soggetto realizzatore delle opere.

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta a 18.616mila euro ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Commerciali	17.154	20.630	(3.476)
Finanziari			
- c/c intersocietario	0	227.242	(227.242)
- diversi	1.462	667	795
TOTALE	18.616	248.539	(229.923)

I debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato si riducono sensibilmente per effetto dell'azzeramento del debito sul conto corrente intersocietario, a seguito dei versamenti di contributi da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Per una più dettagliata informativa sulle movimentazioni che hanno interessato il conto corrente intersocietario, si rimanda a quanto scritto nella Relazione sulla Gestione al paragrafo della "gestione finanziaria".

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a 55.247mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Irap	13.761	5.180	8.581
Ritenute alla fonte	40.241	36.948	3.293
Altri	1.245	198	1.047
TOTALE	55.247	42.326	12.921

I debiti di natura tributaria riguardano prevalentemente le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi.

Il debito per Irap è stato stimato nel 2007 in 31.964mila euro ed è stato parzialmente compensato con gli acconti versati nell'anno in corso (18.203mila euro) e, pertanto, al 31.12.2007 presenta un saldo pari a 13.761mila euro.

Gli altri debiti tributari pari a 1.245mila euro riguardano principalmente l'imposta sostitutiva, in misura pari all'11% che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, viene calcolata sull'ammontare della rivalutazione annua del Fondo Tfr in base al D.L. 47/2000 e le altre imposte.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 241.296mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
INPS:	7.842	0	17.971	25.813
- Per contributi	7.842	0	9.208	17.050
- Fondo di tesoreria - Tfr	0	0	8.763	8.763
INPS - FONDO SPECIALE	62.524	0	(10.483)	52.041
INPS - FONDO SPECIALE legge 141/90	100	0	(26)	74
ENPAM	128	0	(50)	78
FONDI INTEGRATIVI - Tfr:	0	0	140	140
PREVINDAI	859	0	312	1.171
INAIL	114.484	0	(6.023)	108.461
EUROFER	2.129	0	1.343	3.472
Debiti per contributi su competenze da liquidare	41.496	(185)	8.729	50.040
Altri	292	0	(286)	6
TOTALE	229.854	(185)	11.627	241.296

La voce accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare e l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate ma non ancora liquidate.

In particolare i Debiti per contributi su competenze da liquidare registrano un decremento di 185mila euro conseguente alla scissione a Ferservizi del ramo d'azienda *facility* ed asilo nido.

La movimentazione della posta risente del nuovo regime del Tfr che, a partire dal 1° gennaio 2007, si applica alle aziende che hanno una consistenza media di almeno 50 dipendenti e che prevede che il Tfr maturando, in relazione alle scelte operate dal personale, debba essere versato all'INPS o ai Fondi Complementari, come già descritto nella specifica posta "Trattamento di Fine Rapporto Lavoro Subordinato" del passivo patrimoniale della presente Nota Integrativa, nonché del passaggio da gestione Fondo Speciale a gestione INPS, come meglio specificato di seguito.

Nel corso dell'anno è stato effettuato mensilmente il trasferimento del Tfr a Fondi Integrativi (Fondo di Tesoreria - Tfr, Fondi Integrativi Tfr, Eurofer) complessivamente per 71.984mila euro. Il saldo ancora presente sui fondi integrativi rappresenta il debito relativo al mese di dicembre 2007 che verrà versato entro il mese di gennaio 2008.

Il debito INPS - Fondo speciale ha subito nel complesso una riduzione di 10.483mila euro in seguito sia al versamento del contenzioso anni pregressi sia per effetto del passaggio alla gestione INPS del personale assunto dopo la data del 1° aprile 2000 in base alla circolare INPS n. 124 del 6 agosto 2004.

I debiti nei confronti dell'INAIL, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un notevole decremento (6.023mila euro) a causa del consistente ammontare di versamenti effettuati.

Infine il debito verso il Fondo di previdenza complementare "Eurofer", istituito nel 2001 e sottoscritto con verbale di accordo il 20 dicembre 2002, si è incrementato di 1.343mila euro rispetto all'anno 2006 per effetto del nuovo regime del Tfr (DL n. 252/2005). Al Fondo contribuiscono i lavoratori che hanno effettuato questa scelta di previdenza complementare, ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale) viene altresì versata al Fondo anche una quota o tutto il Tfr maturato annualmente.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a 680.664mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Altre imprese consociate	355.399	0	11.637	367.036
Altri				
- Personale per competenze maturate e non liquidate	146.406	(553)	43.478	189.331
- Personale per ferie non godute	54.024	(184)	(407)	53.433
- Ministero Economia e Finanze	139	0	11.287	11.426
- Depositi cauzionali	21.320	0	1.662	22.982
- Pubbliche Amministrazioni	479	0	1.663	2.142
- Collegate di Gruppo	15.977	0	0	15.977
- Creditori diversi	18.877	0	(540)	18.337
	257.222	(737)	57.143	313.628
TOTALE	612.621	(737)	68.780	680.664

La posta è quasi totalmente riferita a debiti esigibili entro l'esercizio successivo.

L'incremento della voce Debiti verso il Personale per competenze maturate e non liquidate (42.925mila euro) è dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- incremento per l'accantonamento dell'*Una Tantum* (23.400mila euro), a seguito dell'accordo intercorso con le Organizzazioni Sindacali il 24 gennaio 2008 a copertura dell'importo lordo pro-capite per l'anno 2007;
- incremento dei debiti presunti verso il personale (12.436mila euro) per effetto dell'accantonamento del premio per risultati relativo all'anno 2007;
- incremento del Tfr (3.855mila euro) e dell'indennità di buonuscita maturata ma non ancora liquidata (3.683mila euro) per l'aumento del personale cessato e non ancora liquidato.

I suddetti debiti sono stati ridotti per 553mila euro a seguito del trasferimento del personale delle *facility* e dell'Asilo Nido a Ferservizi del 31 marzo 2007.

I debiti verso il personale per ferie maturate e non godute sono stati ridotti di 217mila euro, di cui 184mila euro a seguito della scissione *facility* e dell'Asilo Nido del 31 marzo 2007.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 11.426mila euro, rappresentano per:

- 139mila euro il conguaglio negativo relativo all'anno 2005 per minor sconto (K2) riconosciuto rispetto a quanto previsto dal Contratto di Programma parte corrente;
- 11.287mila euro il debito per gli interessi maturati sulle somme versate dal Ministero per il ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del 1994 e restituiti nel mese di gennaio 2008 al Ministero dell'Economia e delle Finanze, in quanto *"le somme risparmiate e frutti delle somme versate in conti bancari devono essere avvocati alla mano pubblica"* (parere dell'Avvocatura Generale dello Stato del 26 marzo 1997 ribadito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con nota n. 32255 del 28.3.2007).

L'incremento dei debiti verso le Pubbliche Amministrazioni è riconducibile al debito iscritto verso l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie per la maggiorazione dell'1% sui canoni di accesso alla rete ferroviaria che RFI ha applicato alle imprese ferroviarie a partire dal 23 ottobre 2007, come descritto nel paragrafo del Pedaggio della Relazione sulla Gestione a cui si fa rimando per maggiori informazioni.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Si indica di seguito il dettaglio dei debiti verso altre imprese consociate per natura.

Natura	31.12.2007	31.12.2006	Differenza
Commerciali			
Omnia Express SpA	0	4.750	(4.750)
Ecolog	0	644	(644)
FS Logistica	10.911	0	10.911
Serfer Srl	65	3	63
Ferservizi SpA	36.379	37.359	(980)
Passaggi	0	9	(9)
Grandi Stazioni SpA	17.171	36.466	(19.295)
Cento Stazioni SpA	9.223	8.312	911
Fercredit SpA	180.408	151.632	28.776
Italferr SpA	76.861	69.833	7.028
Sogin Srl	32	8	24
Sita SpA	4	160	(156)
Cemat SpA	355	183	172
Trenitalia SpA	26.384	34.517	(8.133)
Ferrovie Real Estate Srl		4.763	(4.763)
	357.794	348.639	9.155
Altri:			
Ferservizi SpA	103	41	62
Italcontainer SpA	1	0	1
Grandi Stazioni SpA	12	12	0
Fercredit SpA	419	0	419
Italferr SpA	84	0	84
Sita SpA	2	0	2
Serfer Srl	32	15	17
Ferrovie Real Estate Srl		949	(949)
Trenitalia SpA	8.589	5.743	2.846
	9.242	6.760	2.482
TOTALE	367.036	355.399	11.637

La posta ammonta a 367.036mila euro e riguarda soprattutto rapporti di natura commerciale verso le società consociate registrando un incremento di 9.155mila euro dovuta principalmente:

- alla riduzione dei debiti commerciali verso Trenitalia (8.133mila euro) e Grandi Stazioni (19.295mila euro) riconducibile al pagamento di quanto dovuto per gli anni precedenti, come si può anche riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nel paragrafo della "gestione finanziaria" della Relazione sulla gestione;
- all'incremento dei debiti commerciali verso Fercredit (28.776mila euro) da iscriversi sia alle maggiori cessioni effettuate che a minori pagamenti effettuati nel corso dell'anno;
- all'incremento dei debiti commerciali verso Italferr (7.028mila euro) per l'incremento delle attività di progettazioni e direzione lavori;
- all'incremento dei debiti commerciali verso la società FS Logistica pari a 10.911mila euro da correlare al decremento degli stessi verso le società Omniaexpress (4.750mila euro) ed Ecolog (644mila euro), a seguito della fusione per incorporazione avvenuta nel 2007 delle società Omnia Express, Ecolog, Omnia Logistica, Cargo Chemical, FS Railfreight;
- alla riclassifica tra i debiti verso la controllante dei debiti verso FRE per 4.763mila euro a seguito della fusione in Ferrovie dello Stato SpA dell'intero suo patrimonio avvenuta con decorrenza contabile 1° giugno 2007.

L'incremento della voce altri debiti deriva principalmente dall'incremento dei debiti verso Trenitalia ed è relativa al sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie *European Performance Regime* (EPR), come anche descritto nella Relazione sulla gestione nel paragrafo "rapporto con i clienti".

Per le diverse tipologie di debito verso le società consociate si rinvia a quanto detto nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Relazione sulla gestione.

Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera:

Debiti	Dollaro U.S.A. (USD)	Sterlina Inglese (GBP)	Franco Svizzero (CHF)
Commerciali			
- Terzi	12.564	60.250	699.108
TOTALE	12.564	60.250	699.108

I debiti in valuta estera sono relativi a rapporti di natura commerciale intrattenuti con terzi in America, Svizzera e Gran Bretagna. Gli stessi hanno generato differenze di cambio di modesto importo: utili pari a 41mila euro e perdite pari a 29mila euro.

Ratei e risconti

La voce ammonta a 151.590mila euro con una variazione in diminuzione di 111.389mila euro rispetto al 31 dicembre 2006. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2006	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	31.12.2007
Ratei				
Interessi passivi	113.570	14.109	(116.730)	10.949
Altri	2.576	0	(136)	2.440
	116.146	14.109	(116.866)	13.389
Risconti				
- Affitti attivi	563	0	(5)	558
- Altri	146.270	0	(8.627)	137.643
	146.833	0	(8.632)	138.201
TOTALE	262.979	14.109	(125.498)	151.590

I ratei passivi sono tutti in scadenza entro i cinque anni mentre i risconti passivi sono in scadenza oltre i cinque anni per 1.739mila euro e sono relativi principalmente a vendita di diritto di superficie (1.407mila euro) ed in maniera residuale a canoni di attraversamento e accessi speciali e terreni.

Il decremento dei ratei per interessi passivi è dovuto essenzialmente all'effetto netto:

- dell'acquisizione di ratei passivi per la scissione da parte di TAV degli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria AV/AC Torino-Milano" e del "Nodo di Roma", per 14.109mila euro;
- della chiusura dei ratei passivi maturati fino alla data di accollo da parte dello Stato del debito verso la Cassa Depositi e Prestiti – già ISPA per il pagamento degli oneri dovuti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze avvenuto a luglio 2007 e comprendente la parte di competenza di RFI, per 118.365mila euro;
- della maturazione di ratei passivi sul finanziamento concesso dalla Capogruppo a valere sul contratto di mutuo da quest'ultima stipulato con BEI, per 1.425mila euro.

La riduzione degli altri ratei passivi, pari a 136mila euro, è determinata dall'effetto combinato del versamento effettuato a giugno 2007 degli interessi passivi sulla riserva matematica INAIL dell'anno 2006, pari a 5.443mila euro e dell'accertamento degli stessi per l'anno 2007 per 5.152mila euro, che verranno pagati a giugno 2008.

La riduzione degli altri risconti passivi di 8.627mila euro è principalmente dovuta alla chiusura del risconto residuo relativo al contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 contabilizzato a sopravvenienze attive per 6.344mila euro a seguito della completa rendicontazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze dei costi sostenuti.

I risconti passivi sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti dai seguenti fattori:

- cessione alla società Basicel (96.053mila euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni;
- vendita diritto di superficie (17.964mila euro);
- cessione alla società Infostrada (8.780mila euro) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni);
- canoni derivanti dagli accordi di interconnessione sul sistema GSMR – Vodafone (4.662mila euro).

Conti d'ordine

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- fideiussioni per un ammontare di 55.051mila euro, riferite a fideiussioni prestate a favore di terzi;
- avalli per un ammontare di 5.165mila euro, riferite ad avalli in favore di Fercredit;
- altre garanzie personali verso TAV per un ammontare di 1.986.938mila euro;
- beni di terzi in consegna per un ammontare di 221mila euro;
- altri conti d'ordine, relativi a Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare, di cui 28.311.262mila euro, per "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE", 4.846.184mila euro per "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi" ed 427.381mila euro per "Somme da ricevere dalla Capogruppo".

In particolare, la posta "Altre garanzie personali" si riferisce a garanzie prestate alla controllata TAV SpA per 1.986.938mila euro sui debiti contratti nell'alveo della Legge n. 78/1994. Le garanzie sui debiti verso banche a medio e lungo termine concesse a TAV SpA riguardano:

- BEI per 1.600.161mila euro;
- Cassa Depositi e Prestiti per 386.777mila euro.

Tali debiti sono tutti assistiti da garanzie prestate da RFI all'Istituto finanziatore ai sensi dell'art. 1273 del Codice Civile. Oltre alle garanzie sopra indicate, si segnala che RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV SpA, anche le somme dovute alle banche per interessi (anche di mora), commissioni, spese, penali ed eventuali accessori, che non vengono però indicate in quanto al momento di incerta o impossibile quantificazione. Si segnala inoltre che tali finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (azionista unico della Capogruppo) ai sensi della Legge n. 78/1994.

La posta "Altri conti d'ordine" si riferisce agli impegni presi da enti come lo Stato e l'Unione Europea a favore della società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, così come rappresentato nella seguente tabella:

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla U.E. dal 1993 al 2007

Origine	Risorse disponibili	Erogazioni	Contabilizzato	Crediti iscritti in bilancio	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
Al 31.12.2006	56.626.147	36.263.182	33.490.000	1.513.791	18.849.174	2.773.182
Al 31.12.2007	72.043.288	41.234.149	36.387.966	2.497.877	28.311.262	4.846.184
Delta	15.417.141	4.970.968	2.897.966	984.085	9.462.088	2.073.002

Al 31 dicembre 2007, il confronto tra:

- le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a 28.311.262mila euro, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenziano una differenza pari a 4.846.184mila euro, rappresentate come "Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

In particolare, le risorse disponibili complessivamente assegnate al 31 dicembre 2007 ammontano a circa 72.043.288mila euro. In tale valore confluiscono sia i finanziamenti "per competenza" previsti dalle varie Leggi Finanziarie fino all'anno 2007 che quelli previsti dalle leggi pluriennali di spesa e dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2006, si registra un incremento delle risorse disponibili di 15.417.141mila euro, così determinato:

- incremento di 2.179.858mila euro, come valore dell'attualizzazione dei contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006, utilizzati per la prosecuzione dei lavori sulla rete tradizionale e sulla rete AV/AC;
- incremento di 3.200.000mila euro, per lo stanziamento previsto dall'art. 1, comma 974 della Legge Finanziaria 2007 "a copertura degli investimenti della rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- incremento di 48.000mila euro, per lo stanziamento previsto dall'art. 1, comma 965 della Legge Finanziaria 2007 "per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese)";
- incremento di 8.100.000mila euro, per gli stanziamenti previsti all'art. 1, comma 964 della Legge Finanziaria 2007, destinati alla prosecuzione degli interventi relativi al Sistema AV/AC della linea Torino-Milano-Napoli;
- incremento di 700.000mila euro, per lo stanziamento previsto dall'art. 8 del decreto-legge n. 81 del 02.07.2007 "per la realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- incremento di 1.035.000mila euro, per lo stanziamento previsto dall'art. 2 del decreto-legge n. 159 del 01.10.2007, di cui 800.000mila euro "per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria" e 235.000mila euro per le "attività di manutenzione straordinaria sulla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria";
- incremento di 154.283mila euro per le ulteriori risorse attribuite nell'ambito del PON 2000-2006 (6.238mila euro) nonché per l'inserimento tra le risorse disponibili anche delle decisioni TEN operative e non ancora chiuse (148.045mila euro).

Le erogazioni ricevute da RFI al 31 dicembre 2007 a fronte degli stanziamenti sopraindicati ammontano a circa 41.234.149mila euro. In tale valore confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste sia dalle varie Finanziarie che da leggi pluriennali di spesa, nonché dalle risorse provenienti dall'Unione Europea.

Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2006, si registra un incremento delle erogazioni ricevute di 4.970.968mila euro per i cui dettagli si rimanda a quanto già indicato nel commento delle Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso altri, Attivi circolante - Crediti verso altri ed Acconti del passivo della presente Nota Integrativa.

Le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni sopra indicate ammontano al 31 dicembre 2007 a circa 36.387.966mila euro. Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2006, si registra un incremento di 2.897.966mila euro, determinato dall'insieme delle contabilizzazioni effettuate nel corso del 2007 al netto di 2.066.738mila euro, valore dei crediti iscritti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze a fronte dei contributi previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 ed anticipati tramite l'operazione di attualizzazione (si veda la voce "Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri"). Tra le contabilizzazioni sono comprese le anticipazioni a titolo non oneroso concesse a TAV per la prosecuzione degli interventi sulle opere AV/AC.

I crediti iscritti in bilancio a fronte degli stanziamenti considerati tra le "Risorse disponibili" ammontano a 2.497.877mila euro e comprendono i crediti iscritti, ai sensi della modifica del criterio di erogazione delle risorse per investimenti dallo Stato da aumenti di capitale sociale a contributi c/impianti previsto all'art. 1, comma 86 della Legge Finanziaria 2006, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e nei confronti del Ministero delle Infrastrutture per gli stanziamenti derivanti dalle Leggi Finanziarie e dalle leggi pluriennali di spesa e non ancora erogati (si vedano le voci di Nota Integrativa "Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri" e "Attivo Circolante: Crediti verso altri").

Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2006, si registra un incremento dei crediti verso lo Stato per le somme stanziare di 984.085mila euro, così determinato:

- incremento di 1.280.000mila euro, per la quota dell'80% dell'annualità 2007 dello stanziamento previsto dall'art. 1, comma 974 della Legge Finanziaria 2007 "a copertura degli investimenti della rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale";
- incremento di 24.000mila euro, per l'annualità 2007 dello stanziamento previsto dall'art. 1, comma 965 della Legge Finanziaria 2007 "per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese)";
- incremento di 336.501mila euro, per gli stanziamenti "per cassa" riferiti all'anno 2007 sui capp. 7122 e 7123 della Legge Finanziaria 2007, tabella F, così come ridotti dagli accantonamenti previsti all'art. 1, comma 507 della stessa Legge;
- riduzione di 1.330.000mila euro, per l'incasso a valore sugli stanziamenti della Legge Finanziaria 2007;
- riduzione di 1.126.603mila euro per l'incasso dei residui sugli stanziamenti della Legge Finanziaria 2005 (tabella F - cap. 7122) e dei residui sugli stanziamenti delle Leggi Finanziarie 2003, 2004, 2005 e 2006 (tabella F - cap. 7123);
- incremento di 13.450mila euro, per l'inclusione dei crediti verso il Ministero delle Infrastrutture iscritti a fronte dello stanziamento per il finanziamento degli interventi nelle aree depresse (cap. 8123);
- riduzione di 280.000mila euro, per l'erogazione a Cassa Depositi e Prestiti da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze della quota di competenza dell'anno 2006 delle risorse stanziare nel cap. 2222 del bilancio dello Stato 2007, a copertura degli oneri finanziari relativi al debito con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA);
- incremento di 2.066.738mila euro, come valore dei crediti iscritti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze a fronte dei contributi previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 ed anticipati tramite l'operazione di attualizzazione (si veda la voce "Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri").

Inoltre, nella posta "Altri conti d'ordine" si comprende l'importo di 427.381mila euro, indicate come "Somme da ricevere dalla Capogruppo per investimenti da realizzare", pari al valore complessivo dei contratti siglati da RFI e TAV con la Capogruppo a valore sulle risorse reperite da quest'ultima mediante il contratto di mutuo con BEI, al netto delle somme già erogate al 31 dicembre 2007; tali somme saranno utilizzate per la prosecuzione degli investimenti sul Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli.

Conto economico

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2007 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 3.838.148mila euro, con una variazione in aumento di 209.407mila euro rispetto al 2006.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.217.275	1.221.012	(3.737)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	396.987	447.894	(50.907)
Altri ricavi e proventi	2.223.886	1.959.835	264.051
TOTALE	3.838.148	3.628.741	209.407

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 1.217.275mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	1.050.311	1.055.494	(5.183)
Navigazione	19.856	18.519	1.337
Vendite di materiali	2.520	4.261	(1.741)
Prestazioni a terzi	144.588	142.738	1.850
TOTALE	1.217.275	1.221.012	(3.737)

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.

Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia che rappresentano l'82% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

La voce "Navigazione" pari a 19.856mila euro, accoglie i ricavi da traffico verso il mercato esterno per i servizi di traghettamento di auto e passeggeri verso le due isole maggiori, Sicilia e Sardegna. La variazione positiva registrata rispetto all'esercizio 2006, pari a 1.337mila euro, è riconducibile alla più corretta allocazione di ricavi verso Cemat per 1.174mila euro che nell'esercizio 2006 era stata ricompresa nella posta "Pedaggio e prestazioni infrastrutturali - Servizi di traghettamento".

Tra le prestazioni a terzi si evidenziano i lavori per conto di terzi (86.516mila euro), i ricavi da prestazioni sanitarie (26.938mila euro) e le altre prestazioni (28.719mila euro).

In particolare le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'esercizio 2007.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Descrizione	2007	2006	Differenze
Pedaggio	883.667	884.398	(731)
Servizi di traghettamento	49.948	52.534	(2.586)
Servizi di manovra	21.530	22.406	(876)
Vendita trazione elettrica	95.166	96.156	(990)
TOTALE	1.050.311	1.055.494	(5.183)

La voce "Pedaggio e prestazioni infrastrutturali" registra nell'esercizio 2007 un decremento pari a 5.183mila euro rispetto all'esercizio 2006. Tale variazione è imputabile per 2.586mila euro al decremento della voce "Servizi di traghettamento", la cui posta accoglie i ricavi per i servizi di traghettamento di carrozze e carri al fine di assicurare il collegamento ferroviario via mare fra la penisola e la Sicilia. In particolare i ricavi, tutti verso Trenitalia, sono per 15.763mila euro relativi al trasporto passeggeri e per 34.185mila euro al trasporto merci.

Il decremento in evidenza è riferito, oltre alla più corretta allocazione della quota verso Cemat per 1.174mila euro all'interno della voce "Navigazione", alla generale contrazione della domanda ed all'interruzione del servizio di traghettamento a causa di lavori di manutenzione straordinaria su alcune navi traghetto ed alla contestuale indisponibilità di navi di riserva, come anche detto nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo della Navigazione.

La voce "Pedaggio" è rimasta sostanzialmente invariata registrando una lieve riduzione di 731mila euro rispetto al 2006 nonostante l'entrata in esercizio dell'AV/AC (in fase di pre-esercizio nell'anno 2006), in quanto si è verificata una flessione dei volumi di produzione legata soprattutto alla riduzione dei programmi di Trenitalia, come meglio descritto nel paragrafo sul "Pedaggio" nella Relazione sulla gestione a cui si fa riferimento.

In particolare si evidenzia che nei confronti di Trenitalia l'esercizio 2007 ha fatto registrare ricavi per:

- pedaggio di 860.028mila euro;
- distribuzione di energia AT di 93.214mila euro;
- servizi di traghettamento di 50.694mila euro;
- servizi di manovra di 8.806mila euro;
- servizi di gestione terminali merci di 2.873mila euro;
- servizi accessori alla circolazione di 4.077mila euro.

Nell'esercizio 2007 sono stati contabilizzati nei confronti del mercato esterno le seguenti categorie di ricavo:

- 22.503mila euro per pedaggio;
- 1.824mila euro per distribuzione di energia AT;
- 3.354mila euro per gestione terminali merci;
- 90mila euro per servizi accessori alla circolazione.

La posta "Servizi di manovra" ammonta complessivamente a 21.530mila euro e accoglie i corrispettivi relativi al servizio di movimentazione del materiale rotabile negli impianti di collegamento con i porti e le relative operazioni di scomposizione/composizione finalizzate all'imbarco/sbarco nelle località di Villa S. Giovanni, Messina, Civitavecchia e Golfo Aranci, forniti a Trenitalia.

Tra i "Servizi di manovra" sono ricompresi, per un importo pari a 4.169mila euro, i ricavi per l'erogazione di alcuni servizi non inclusi nel pedaggio (art. 20 comma 2, 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003), facenti parte del cap. 6.3 del PIR (Prospetto Informativo della Rete), quali:

- assistenza alla circolazione di treni speciali, consistente nella predisposizione del programma di inoltro dei treni che effettuano trasporti eccezionali;
- preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori, consistente nella fornitura della relativa energia elettrica all'impresa ferroviaria prima dell'ingresso in traccia;
- fornitura informazioni complementari, relative alla circolazione dei treni attraverso l'accesso ai sistemi informativi di circolazione, al netto degli accessi già remunerati dal pedaggio ai sensi del PIR;
- sgombero dell'infrastruttura per mezzo di locomotive in composizione a treni di impresa ferroviaria estranea alla causa di ingombro.

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono così costituiti:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Vendite			
Materiali di scorta	1.181	1.516	(335)
Pubblicazioni	508	607	(99)
Materiali diversi	831	2.138	(1.307)
	2.520	4.261	(1.741)
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	86.516	94.912	(8.396)
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi confine	1.343	1.054	289
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	32	142	(110)
Prestazioni sanitarie	26.938	25.173	1.765
Utenze GSM-R	8.630	5.668	2.962
Altre prestazioni	21.129	15.789	5.340
	56.697	46.630	10.067
TOTALE	147.108	146.999	109

Si riporta di seguito il commento delle principali variazioni intercorse nel 2007 rispetto all'esercizio precedente della voce "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni".

Le "Prestazioni sanitarie" nell'esercizio 2007 ammontano a 26.938 euro con un incremento di 1.765 euro derivante dal rinnovo di molte convenzioni scadute con importanti clienti terzi e verso il gruppo che hanno previsto dal 1° gennaio 2007 un incremento sulle tariffe del 7%, tenuto anche conto dell'aumento ISTAT. Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo sul totale è del 52,60%.

I ricavi per "Utenze GSM-R", pari a 8.630mila euro, sono conseguenti all'attivazione della rete di telefonia cellulare GSM-R, un sistema radiomobile proprietario dedicato alle attività ferroviarie. L'incremento rispetto all'esercizio 2006 pari a 2.962mila euro è imputabile all'entrata in vigore delle nuove tariffe per l'accesso alla rete GSM-R a partire dal mese di febbraio 2007. I fruitori di tale servizio sono oltre alle imprese ferroviarie (Trenitalia per 7.978mila euro ed altre imprese terze per 389mila euro) anche altri soggetti operanti nell'ambito delle medesime attività ed allo stesso autorizzati (tra cui Italferr per 262mila euro).

L'aumento delle "Altre prestazioni" di 5.340mila euro riguarda prevalentemente l'incremento di ricavi verso le società del Gruppo che infatti registra maggiori ricavi per 4.432mila euro rispetto all'esercizio 2006 ed in particolare:

- incremento ricavi per 2.105mila euro verso Ferrovie dello Stato per attività di custodia dei beni (ex-FRE);
- incremento ricavi per 3.660mila euro verso TAV a seguito della stipula di un Contratto di prestazione di servizi tra RFI e TAV con cui RFI mette a disposizione le proprie strutture interne e le competenze tecniche per l'espletamento di alcune attività come la "gestione e sviluppo risorse umane", "processi amministrativi e servizi interni", "pianificazione controllo" e "gestione finanziamento progetto AV/AC";
- incremento ricavi per 1.413mila euro verso Italcertifer in quanto è stata effettuata, con il supporto del personale di Cesifer, una campagna di prove per qualificazione armamento sulla nuova linea AV in Turchia da aprile a settembre 2007;
- decremento ricavi verso Trenitalia per 2.615mila euro.

Le prestazioni per "lavori e forniture" verso le società del Gruppo sono diminuite rispetto al 2006 principalmente per effetto di un consistente decremento delle prestazioni commissionate a TAV che a sua volta appalta a terzi, pari a 5.627mila euro ed a Ferservizi per 2.093mila euro.

Le prestazioni per "Lavori e Forniture" verso il mercato esterno registrano un decremento pari a 311mila euro. Il decremento della voce "materiali diversi" pari a 1.307 euro rispetto all'esercizio 2006, è riconducibile alla diminuzione rispetto al 2006 della vendita di materiali di scorta.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 396.987mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Materiali	219.685	251.046	(31.361)
Costi interni	177.302	196.848	(19.546)
TOTALE	396.987	447.894	(50.907)

Il decremento complessivo pari a 50.907mila euro è dovuto ai seguenti fattori:

- per 31.361mila euro per materiali imputabile ad una minore incidenza percentuale dei materiali utilizzati a fronte di un volume di investimenti sostanzialmente stabile rispetto all'esercizio precedente;
- per 19.546mila euro per i costi interni derivanti da minori capitalizzazioni del costo del lavoro in conseguenza del minor numero di ore attribuito agli interventi di investimento dovuto sia alla riduzione della consistenza del personale tecnico sia ad una redistribuzione di attività tra manutenzione ordinaria e straordinaria.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a 2.223.886mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	0	12	(12)
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	0	89	(89)
Contratto di Programma	1.154.093	901.766	252.327
	1.154.093	901.867	252.226
Proventi immobiliari			
Locazione immobili	34.883	36.030	(1.147)
Affitti di terreni	8.179	8.363	(184)
Altre	67.209	63.245	3.964
	110.271	107.638	2.633
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	464.202	464.103	99
Altri ricavi e proventi			
Contributo sostegno regime tariffario speciale	377.637	354.539	23.098
Prodotti accessori al traffico ferroviario	96	106	(10)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	7.218	11.901	(4.683)
Plusvalenze gestione caratteristica	43.338	47.897	(4.559)
Pubblicità nelle stazioni e nei treni	11.000	9.500	1.500
Proventi diversi	56.031	62.284	(6.253)
	495.320	486.227	9.093
TOTALE	2.223.886	1.959.835	264.051

Anche per l'esercizio 2007 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza dei rapporti con lo Stato e con le società del Gruppo FS, con un progressivo allargamento al mercato esterno.

In particolare i ricavi patrimoniali verso società del Gruppo sono in gran parte relativi ai rapporti con Grandi Stazioni, Centostazioni, Trenitalia, S.E.L.F., Ferrovie dello Stato e Ferservizi: per maggiori dettagli nei rapporti con le società del Gruppo si rimanda a quanto esposto nelle rispettive voci di stato patrimoniale e nel paragrafo "Rapporti con le parti correlate" della Relazione sulla Gestione.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma (CdP) sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente i programmi di manutenzione sia della rete infrastrutturale sia degli impianti industriali.

In particolare, secondo gli schemi di contabilità regolatoria, si riferiscono:

- alle attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura sia della rete convenzionale sia della rete AV/AC;
- alle attività svolte dall'Istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'Istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione e di rilascio del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie (*business safety*);
- alle attività relative alla Polizia ferroviaria ed alla protezione e sicurezza fisica aziendale (*business security*);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

I contributi in conto esercizio per l'anno 2007 sono iscritti nel bilancio dello Stato, quale quota parte del capitolo 2197 – Fondo per il trasferimento corrente alle imprese rese disponibili, per un importo complessivo di competenza dell'anno di 1.154.093mila euro e resi operativi nella misura di 784.300mila euro con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 046554, nella misura di 112.800mila euro dall'art. 7, ulteriori 54.000mila euro dall'art. 8 del Decreto Legge 2.7.2007 convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 e nella misura di circa 203.000mila euro con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma 2001-2005, la società deve presentare entro il 30 giugno 2007 al Ministero delle Infrastrutture, al Ministero dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze apposita rendicontazione per l'esercizio 2006. Tale rendicontazione è stata effettuata per la prima volta sulla base delle risultanze del sistema di contabilità regolatoria adottato in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 15 del D.Lgs. n. 188/2003, che prevede la disaggregazione in processi industriali (Business RFI) già presentata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso dell'anno 2005.

La rendicontazione per l'anno 2006 non ha evidenziato alcun conguaglio.

Anche per i contributi di competenza dell'anno 2007 RFI dovrà produrre analoga rendicontazione entro il 30 giugno 2008, ma questa non darà luogo ad alcun conguaglio in quanto è effettuata su stanziamenti del Contratto di Programma per l'anno 2007 che non prevedono conguaglio (nessuno stanziamento è previsto per il 2007 per K2, art. 14, oneri demaniali).

I "Proventi immobiliari" registrano un incremento netto di 2.633mila euro dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- decremento della posta "Locazione immobili" (1.147mila euro), principalmente per effetto dei minori ricavi per affitto locali Polizia ferroviaria verso la Capogruppo (1.568mila euro) a seguito della disposizione di Gruppo (n. 104/AD del 3 luglio 2007) che ha trasferito la gestione operativa del servizio di Polizia ferroviaria alla struttura di Protezione aziendale di RFI;
- incremento di "Altri proventi immobiliari" (3.964mila euro);
- minori ricavi per affitto terreni principalmente verso il mercato esterno (184mila euro) a seguito del processo avviato ormai da alcuni anni di regolarizzazione contrattuale degli spazi occupati.

In particolare l'incremento della posta "Altri proventi immobiliari" deriva dall'effetto netto dei seguenti fattori:

- aumento della voce "Canoni di retrocessione" (2.386mila euro) verso Grandi Stazioni e Centostazioni conseguenti alla migliore messa a reddito degli spazi nell'ambito del processo di rivalutazione delle stazioni e dei complessi immobiliari;
- aumento netto di 1.058mila euro derivante dall'effetto combinato dell'incremento dei ricavi verso la società S.E.L.F. (4.906mila euro) a seguito della formalizzazione dei contratti stipulati con RFI il 16 aprile 2007 per la locazione delle linee elettriche di proprietà di RFI e per l'esercizio di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti e dalla riduzione dei ricavi per canoni di locazione verso il mercato esterno (3.848mila euro) a seguito dell'accordo stipulato il 9 maggio c.a. con TERNA che corrisponderà direttamente a SELF il canone complessivo spettante per la messa a disposizione dell'intera rete ferroviaria.

Infine, i "Proventi immobiliari" sono relativi principalmente a rapporti con le seguenti società del Gruppo:

- Grandi Stazioni per 32.160mila euro, relativi esclusivamente a "canoni di retrocessione";
- Centostazioni per 12.934mila euro, relativi a "canoni di retrocessione";
- Trenitalia per 8.219mila euro, di cui 8.047mila euro relativi a canoni di locazione immobili e 172mila euro per canoni diversi;
- Ferservizi per 994mila euro per locazione immobili;
- Metropark per 958mila euro, relativi alla locazione delle aree strumentali destinati ai parcheggi;
- Italferr per 203mila euro per locazione immobili.

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione ex lege 448/98

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione, pari a 464.202mila euro – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 – è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento materiali (458.497mila euro) ed immateriali (4.020mila euro) della rete tradizionale e delle minusvalenze ordinarie da dismissioni cespiti (1.685mila euro). Il lieve incremento che si registra rispetto al 31 dicembre 2006, pari a 99mila euro, è determinato dall'effetto combinato di una riduzione delle minusvalenze ordinarie da dismissioni cespiti per 7.649mila euro e dall'incremento dell'utilizzo fondo per la copertura degli oneri di ammortamento della rete convenzionale.

Altri ricavi e proventi

L'incremento netto della posta, pari a 9.093mila euro, deriva dall'effetto combinato dell'aumento del "contributo per il sostegno del regime tariffario speciale del settore elettrico" (23.098mila euro) e dal decremento delle sopravvenienze attive (4.683mila euro), delle plusvalenze (4.559mila euro) e dei proventi diversi (6.253mila euro).

Relativamente al contributo per il sostegno del regime tariffario speciale del settore elettrico, l'aumento indicato deriva dalla procedura in vigore dal 1° gennaio 2005 con delibera AEEG n. 148/04 che prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI) venga applicata per le proprie utenze la tariffa di mercato (vincolato o libero). Successivamente la Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE) rimborsa ai titolari di regimi tariffari speciali la differenza tra la tariffa pagata e la tariffa speciale. Pertanto l'incremento della posta "Altri proventi" va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativa all'energia elettrica (principalmente Energia AT – Alta tensione) ricompresa tra le "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", a cui si fa riferimento per specifico approfondimento.

La posta "Sopravvenienze attive della gestione caratteristica" ammonta a 7.218mila euro registrando un decremento rispetto all'esercizio 2006 pari a 4.683mila euro dovuto a minori rettifiche di stima intervenute nell'esercizio 2007.

Tale posta per l'esercizio 2007 accoglie:

- sopravvenienze attive per 3.208mila euro derivanti dalla cancellazione di debiti 2005 relativi a manutenzioni e forniture idriche nei confronti dell'Acquedotto Pugliese che il giudice con atto di transazione stragiudiziale del 25 gennaio 2007 ha definitivamente azzerato;
- sopravvenienze attive per 2.671mila euro relative a minori ricavi accertati nel 2006 per le prestazioni rese al Comune di Torino per la realizzazione del quadruplicamento della linea tra P.Susa e P.Dora (oggetto della convenzione con il Comune di Torino del 12 luglio 1999) a fronte della dichiarazione di avanzamento lavori prodotta dalla società Italferr.

La riduzione che si registra per le plusvalenze ordinarie di 4.559mila euro è da ricondurre principalmente alla riduzione della vendita di materiali fuori uso pari a 1.876mila euro ed ai maggiori introiti ricevuti nel 2006 a seguito della vendita di terreni avvenuti nei comuni di Trieste, Bagheria e Tarvisio.

La voce "Pubblicità nelle stazioni e nei treni" comprende i ricavi verso la CBS *Outdoor* Srl (ex Viacom *Outdoor* Srl) per la pubblicità nelle stazioni e sui treni e l'incremento di 1.500mila euro è in gran parte da associare al programma di installazione dei nuovi monitor LCD per la comunicazione pubblicitaria audiovisiva.

Inoltre il decremento della voce "Proventi diversi" (pari a 6.253mila euro) risente principalmente della contabilizzazione di minori ricavi relativi alle penali attive dell'esercizio 2007 applicate ai fornitori per 3.110mila euro e minori ricavi per penalità attive verso le imprese ferroviarie (1.613mila euro) conseguenti all'attivazione del sistema di *Performance Regime* quasi esclusivamente verso Trenitalia. Per maggiori informazioni sul sistema di *Performance Regime* si rinvia al paragrafo "Rapporto con i clienti" della Relazione sulla gestione.

Infine nella voce "Proventi diversi" si registrano le seguenti variazioni:

- incremento di 1.435mila euro della voce "Riaddebito dei costi Polizia ferroviaria" interamente attribuibile a Trenitalia a seguito della disposizione di Gruppo (n. 104/AD del 3 luglio 2007 "Regole di Gruppo in materia di presidio delle esigenze connesse al Servizio Polizia ferroviaria") in ambito di protezione aziendale, che ha trasferito la gestione operativa del servizio di Polizia ferroviaria alla struttura di Protezione aziendale di RFI da quella della Capogruppo;
- incremento della voce "Rimborsi e ricavi diversi" per 970mila euro riferiti quasi esclusivamente all'aumento verso TAV per 504mila euro e verso la Capogruppo per 510mila euro per la quota inerente lo smaltimento rifiuti;
- minori rimborsi dal personale per recupero somme su vertenze per 1.408mila euro;
- decremento della voce "Rimborsi personale distaccato" di 1.127mila euro derivante principalmente dalla riduzione verso Trenitalia (865mila euro) a causa di numerosi distacchi di personale avvenuti nel 2006 e rientrati nel 2007;
- minori rimborsi per costi comuni di gestione per 1.159mila euro verso società del gruppo ed in particolare la diminuzione di 747mila euro verso Trenitalia è relativa a minori interventi effettuati nel 2007 per attività di urgente manutenzione ordinaria all'armamento;
- minori ricavi per corsi professionali principalmente verso il mercato esterno (209mila euro) per corsi specialistici ed altro;
- maggiori rimborsi per servizi di pulizia da società del gruppo per 383mila euro;
- maggiori proventi per utenze verso società del Gruppo relative ad oneri comuni (635mila euro).

Costi della produzione

I costi della produzione ammontano a 4.013.365mila euro con una variazione in aumento di 223.359mila euro rispetto al 2006.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	801.808	848.582	(46.774)
Servizi	710.484	691.569	18.915
Godimento beni di terzi	39.805	32.623	7.182
Personale	1.590.055	1.595.845	(5.790)
Ammortamenti e svalutazioni	486.278	454.770	31.508
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735	8.157	2.578
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.271)	(28.958)	26.687
Accantonamenti per rischi	284.733	49.568	235.165
Altri accantonamenti	16.358	50.000	(33.642)
Oneri diversi di gestione	75.380	87.850	(12.470)
TOTALE	4.013.365	3.790.006	223.359

L'incremento complessivo dei costi della produzione è dovuto principalmente all'effetto combinato della riduzione dei costi per l'acquisto di "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 46.774mila euro, degli "altri accantonamenti" di 33.642mila euro e degli "oneri diversi di gestione" di 12.470mila euro, parzialmente compensato dall'aumento della voce "accantonamenti per rischi" di 235.165mila euro, dall'aumento della voce "Ammortamenti e svalutazioni" per 31.508mila euro, dalla "variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di 26.687mila euro e dei costi per "servizi" di 18.915mila euro.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a 801.808mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Acquisto di materiali	293.479	369.215	(75.736)
Energia elettrica per la trazione dei treni	464.490	434.807	29.683
Illuminazione e forza motrice	43.839	44.560	(721)
TOTALE	801.808	848.582	(46.774)

La riduzione dei costi di acquisto dei materiali è dovuta a minori acquisti per:

- magazzino pari a 62.526mila euro;
- su piazza, non gestiti a magazzino, pari a 6.891mila euro;
- vestiario e uniformi pari a 5.891mila euro;
- approvvigionamento di energia per l'illuminazione e forza motrice pari a 721mila euro;
- combustibili e lubrificanti per trazione pari a 1.234mila euro.

Tali minori costi sono parzialmente compensati dal maggior onere per l'approvvigionamento dell'energia elettrica per la trazione dei treni da parte dei soggetti titolari di regimi tariffari speciali istituiti dalla delibera dell'AEEG n. 148 del 9 agosto 2004. L'aumento di tale voce (29.683mila euro) è direttamente correlato al-

l'incremento della voce "Contributo sostegno regime tariffario speciale" tra gli "Altri ricavi e proventi" a cui si fa rimando per gli ulteriori dettagli descritti.

La riduzione complessiva della posta è dovuta principalmente alla politica di contenimento dei costi che ha condizionato in modo consistente anche l'impiego dei materiali.

Servizi

La voce ammonta a 710.484mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
- Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	139.341	149.795	(10.454)
- Servizi gest. Patrimonio immobiliare	63.090	65.525	(2.435)
- Servizi informatici in <i>outsourcing</i>	23.223	14.194	9.029
Totale servizi e lavori appaltati	225.654	229.514	(3.860)
Manutenzioni e riparazioni			
- Beni immobili	149.217	138.058	11.159
- Beni mobili	22.946	20.517	2.429
Totale manutenzioni e riparazioni	172.163	158.575	13.588
Prestazioni diverse:			
- Premi assicurazioni	39.374	41.458	(2.084)
- Manutenzione eccezionale	34.928	36.483	(1.555)
- Contratto di <i>outsourcing</i>	30.970	25.482	5.488
- Servizi di mensa e <i>ticket restaurant</i>	25.465	25.649	(184)
- Utenze	23.539	27.183	(3.644)
- Viaggi e soggiorni	18.476	19.446	(970)
- <i>Facility</i>	17.341	8.898	8.443
- Prestazioni professionali	15.303	18.505	(3.202)
- Contabilità e tesoreria	13.622	14.050	(428)
- Amministrazione del personale	11.251	11.782	(531)
- Servizi di <i>Holding</i>	8.323	8.859	(536)
- Personale distaccato	3.984	4.742	(758)
- Istruzione professionale	3.909	5.263	(1.354)
- Pubblicità e marketing	3.761	4.896	(1.135)
- Spazi serviti	3.359	3.058	301
- <i>Ferhotel</i>	3.080	1.993	1.087
- Polizia Ferroviaria	2.919	9.972	(7.053)
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	2.229	2.154	75
- Consulenze	517	3.380	(2.863)
- Altre prestazioni	50.317	30.226	20.091
Totale prestazioni diverse	312.687	303.480	9.187
TOTALE	710.484	691.569	18.915

Il decremento della voce "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a 10.454mila euro è attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori relativi al mercato esterno:

- decremento dei lavori per conto di terzi per 11.832mila euro per effetto della diminuzione delle attività svolte sui progetti di investimento AV/AC in fase di affidamento e realizzazione;
- decremento dei servizi appaltati (2.523mila euro), conseguente principalmente alle minori attività di sgombrò neve (1.510mila euro);
- incremento dei costi di pulizia degli impianti (4.379mila euro) dovuto al rinnovo del contratto e dei servizi per il trasporto e spedizione (608mila euro).

In particolare tra i servizi appaltati sono contabilizzati i costi relativi al mantenimento del decoro pari a 6.026mila euro che vengono regolati da contratti d'appalto.

Il decremento della voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" di 2.435mila euro rispetto all'esercizio 2006 è imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- per 1.139mila euro relativo alla diversa modalità di contabilizzazione degli oneri di gestione dei 4 palazzi compartimentali (Genova, Napoli, Roma, Venezia) e dei complessi immobiliari verso Grandi Stazioni che nel 2007 sono stati contabilizzati nella posta "Godimento beni di terzi";
- per 2.843mila euro ai minori oneri per i servizi immobiliari prestati da Ferservizi relativi alle *fee* sulle attività di dismissione del patrimonio immobiliare di RFI, locazione immobili e recupero crediti;
- per 1.535mila euro ai maggiori oneri immobiliari verso Centostazioni.

L'incremento della voce "Servizi informatici in *outsourcing*" pari a 9.029mila euro è imputabile principalmente alle nuove intese applicative con TSF che prevedono maggiori servizi di manutenzione *software* ed *hardware* sugli apparati di rete della circolazione.

Si evidenzia di seguito un dettaglio della posta "Servizi e lavori appaltati" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2007:

- trasporti, spedizioni e altri servizi appaltati:
 - 5.657mila euro verso FS Logistica;
 - 1.179mila euro verso Italferr;
- servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
 - 29.275mila euro verso Grandi Stazioni;
 - 17.306mila euro verso Centostazioni;
 - 16.265mila euro verso Ferservizi;
- servizi informatici:
 - 16.960mila euro verso TSF.

La voce "Manutenzioni e riparazioni su beni immobili" subisce un incremento netto pari a 11.159mila euro derivante dall'effetto combinato dell'aumento dei costi di manutenzione della linea infrastrutturale pari a 14.343mila euro, di cui Rete Tradizionale per 12.386mila euro e Rete AV/AC per 1.957mila euro, e della diminuzione dei costi di manutenzione dei fabbricati per 3.184mila euro di cui 2.967 euro verso Grandi Stazioni correlato all'applicazione dell'accordo RFI-GS, stipulato il 20 aprile 2006, che ha portato ad una più corretta definizione dei criteri di attribuzione degli interventi alla manutenzione ordinaria o straordinaria.

La voce "Manutenzioni e riparazioni" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo è così dettagliata:

- 10.737mila euro verso Grandi Stazioni;
- 7.329mila euro verso Centostazioni;
- 1.506mila euro verso Trenitalia.

Il decremento della voce "Premi assicurativi" di 2.084mila euro deriva dalla stipula della nuova convenzione tra Ferrovie dello Stato SpA e Assicurazioni Generali SpA che a partire dal 2° semestre 2007 ha previsto, oltre al nuovo rapporto diretto tra la società assicuratrice e la società controllata dal Contraente, anche la ricontrattazione delle polizze con uno "sconto" sui premi.

I costi relativi alla "Manutenzione eccezionale" fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi alla sola riparazione dei danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Ove nel corso di tali interventi vengano effettuate anche attività di rinnovo/miglioria, la quota relativa a queste ultime viene capitalizzata. Tali costi si decrementano per 1.555mila euro a seguito di minori interventi per calamità naturali ed eccezionali.

Il decremento della voce utenze per 3.644mila euro è determinato dalla politica di contenimento dei costi che ha determinato una razionalizzazione ed un efficientamento dei consumi anche a seguito dell'avvio del Progetto "Utenze Idriche ed elettriche" formalizzato nel gennaio 2007 con la CO n.99/AD: tale attività ha determinato un'azione capillare di individuazione di utenze non di pertinenza di RFI (soggetti terzi, Enti, associazioni e altre società del Gruppo) a seguito della quale è stato possibile promuovere le relative volturazioni ed in parte realizzare alcune separazioni/sezionamenti di impianti luce, acqua e gas che proseguiranno anche nel 2008 e nel 2009.

L'incremento di 5.488mila euro per il contratto di outsourcing è determinato principalmente dall'aumento

dei costi verso il mercato esterno per 4.115mila euro rispetto al 2006 a seguito di maggiori prestazioni di tipo informatico. Gli oneri per i servizi informatici verso le società del gruppo aumenta invece per 1.206mila euro ed è così composta: minori costi verso Ferservizi (502mila euro) e verso la Capogruppo (603mila euro) e compensata da maggiori costi verso TSF (2.418mila euro).

Il decremento dei costi per "prestazioni professionali" di 3.202mila euro e "consulenze" di 2.863mila euro è imputabile ai minori oneri sostenuti per compensi agli avvocati nonché a consulenti peritali.

La diminuzione dei costi inerenti il servizio della Polizia ferroviaria verso la controllante Ferrovie dello Stato di 7.053mila euro è determinata dalla Disposizione di Gruppo "Regole di Gruppo in materia di presidio delle esigenze connesse al servizio Polizia ferroviaria" n. 104/AD del 03/04/2007 con cui è stato definito che RFI ha acquisito direttamente la gestione operativa delle partite economiche relative al servizio della Polizia Ferroviaria, prima gestite dalla Capogruppo.

Nel 2007 si è registrato un incremento di costi per *facility* per 8.443mila euro che ha riguardato esclusivamente maggiori oneri sostenuti verso Ferservizi a seguito della scissione parziale del ramo d'azienda "Attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone" con decorrenza 1° gennaio 2007, come meglio descritto nei "Principali eventi dell'anno" nella Relazione sulla Gestione.

I costi per "istruzione professionale" registrano un decremento di 1.354mila euro rispetto al 2006 per effetto della rivisitazione del contratto con Ferservizi che ha comportato il mancato rinnovo del servizio per l'informatica di base e del finanziamento alla formazione e la rivisitazione del contratto inerente la logistica della formazione, secondo una diversa logica di determinazione del corrispettivo dei costi, passando dal metodo "*full cost*" a quello del prezzo unitario effettivo, con un conseguente abbattimento dei costi fissi.

I costi per "pubblicità e *marketing*" registrano un decremento pari a 1.135mila euro. I suddetti oneri sono per 943mila euro verso le società del Gruppo, principalmente verso la controllante Ferrovie dello Stato per i servizi di comunicazione (877mila euro), e per 2.818mila euro verso il mercato esterno per attività di verifica delle linee guida realizzate per affrontare e debellare il fenomeno abusivismo.

La voce "Altre prestazioni" ha subito un incremento rispetto all'esercizio 2006 pari a 20.091mila euro, principalmente dovuto ad una più corretta allocazione per natura dei conti degli oneri relativi al sistema di interconnessione GSM-R precedentemente imputati nella posta "Oneri diversi di gestione" pari a 27.346mila euro, parzialmente compensato dalla riduzione di 2.800mila euro dei costi di *roaming* a seguito della definizione delle intese di integrazione e modifica dell'Accordo di *roaming* nazionale sottoscritto il 20 settembre 2004 con Telecom e di 361mila euro relativi a Wind. Tali costi riguardano i gestori telefonici Vodafone per 12.743mila euro, Telecom per 11.271mila euro, Wind per 108mila euro e Telecom per 66mila euro.

Inoltre la posta "Altre prestazioni" ha subito una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, ha ricompreso gli oneri relativi alle commissioni passive su fidejussioni di natura finanziaria (nell'esercizio 2006 pari a 52mila euro verso la controllante ed a 121mila euro verso Altri), nella posta "Oneri finanziari".

Nella posta "Prestazioni diverse" si evidenziano di seguito i maggiori rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2007:

- "Premi assicurativi", per 39.374mila euro di cui 20.454mila euro verso la controllante Ferrovie dello Stato relativi al solo 1° semestre 2007, e "Polizia ferroviaria" per 2.919mila euro, di cui 2.517mila euro verso la Capogruppo;
- "Personale distaccato" è principalmente verso Ferrovie dello Stato (3.934mila euro);
- "Servizi Amministrativi Generali di Gruppo" si compone delle seguenti prestazioni:
 - attività di *service* amministrativo per 24.873mila euro verso Ferservizi;
 - servizi di *ferrorel* per 3.080mila euro e di mense per 1.156mila euro verso Ferservizi;
 - corsi di istruzione professionale per 738mila euro verso Ferservizi, 748mila euro verso Isfort e 90mila euro verso TSF.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a 39.805mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Fitti e spese accessorie di locali privati	18.068	13.999	4.069
Rimborso oneri condominiali	745	646	99
Canoni per utilizzo marchio	11.053	10.593	460
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	1.505	1.177	328
Altri canoni e noli	8.434	6.208	2.226
TOTALE	39.805	32.623	7.182

I costi per "Godimento di beni di terzi" registrano un incremento di 7.182mila euro, dovuto principalmente all'aumento della voce "Fitti e spese accessorie di locali privati" ed "Altri canoni e noli".

Nella posta "Fitti e spese accessorie di locali privati" sono ricomprese le "Indennità per mancata liberazione degli spazi" che per 10.048mila euro riguardano Grandi Stazioni ed i "fitti e spese accessorie" che per 7.381mila euro riguardano Ferrovie dello Stato. In particolare l'incremento complessivo della posta pari a 4.069mila euro rispetto all'esercizio 2006 è riconducibile ai seguenti fattori:

- incremento di 3.395mila euro verso Grandi Stazioni legato a maggiori canoni locazione per il fabbricato di Viale Castrense, alla diversa modalità di contabilizzazione degli oneri di gestione dei 4 palazzi compartimentali (Genova, Napoli, Roma, Venezia) e dei complessi immobiliari che sono stati riclassificati dalla posta "Costi per servizi - Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" ed all'applicazione dell'indice di rivalutazione ISTAT;
- aumento di 990mila euro verso la Capogruppo per fitti dei locali a seguito della fusione per incorporazione con la società FRE.

L'incremento della voce "Altri canoni e noli" pari a 2.226mila euro è imputabile per 1.155mila euro alla più corretta attribuzione dei canoni di *leasing* delle fibre ottiche verso Wind (582mila euro) e Telecom (573mila euro) precedentemente iscritti nella voce "Altri costi" tra gli Oneri diversi di gestione, nonché per la parte residua ad ulteriori costi per utilizzo dei circuiti di telecomunicazione verso un nuovo gestore, *British Telecommunication Italia*.

Personale

La voce ammonta a 1.590.055mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Salari e stipendi	1.176.716	1.182.895	(6.179)
Oneri sociali	278.385	283.473	(5.088)
Trattamento di fine rapporto	116.207	110.486	5.721
Altri costi	18.747	18.991	(244)
TOTALE	1.590.055	1.595.845	(5.790)

Il costo del personale registra complessivamente un decremento, pari a 5.790mila euro, determinato dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- riduzione della consistenza media dell'organico, conseguente sia alla scissione a Ferservizi del ramo d'azienda *facility* e asilo nido sia al piano di esodi incentivati;
- aumento complessivo di 29.500mila euro delle voci "Salari e stipendi" e "Oneri sociali" per *una tantum* a copertura del periodo gennaio-dicembre 2007 (23.400mila euro) in forza dell'Accordo con le OO.SS. del 24 gennaio c.a.;

- aumento del costo medio unitario 30 euro più oneri sociali per effetto della seconda *tranche* del rinnovo del CCNL per il biennio 2005-2006, come meglio descritto nella Relazione sulla gestione.

Per i dettagli relativi alle consistenze del personale si fa rinvio al paragrafo "Dati sull'occupazione" tra le Altre informazioni della presente Nota Integrativa.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a 497.013mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	4.020	6.544	(2.524)
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	482.258	448.226	34.032
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.735	8.157	2.578
TOTALE	497.013	462.927	34.086

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 486.278mila euro e registrano rispetto all'esercizio 2006 un incremento di 31.508mila euro dovuto per 23.761mila euro alla contabilizzazione a partire dall'anno 2007 degli ammortamenti della rete AV/AC, che nel 2006 era ancora in fase di pre-esercizio.

Si precisa che tale variazione ha impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti dell'AV non viene neutralizzato con l'utilizzo dell'integrazione fondo di ristrutturazione.

L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo ad utilizzi del fondo integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo di 462.517mila euro pari al totale degli ammortamenti registrati nel corso dell'esercizio 2007 sulla Rete Tradizionale ad esclusione di quelli relativi all'AV/AC. Nell'esercizio 2007 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per 10.735mila euro, principalmente verso i clienti ordinari, al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili, come commentato nella voce "Crediti dell'attivo circolante".

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce registra una variazione negativa pari a 2.271mila euro imputabile principalmente all'aggiornamento dei prezzi standard che ha incrementato il valore delle scorte rispetto al 2006.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a 301.091mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	192.244	44.758	147.486
- Altri rischi	92.489	4.810	87.679
	284.733	49.568	235.165
Altri accantonamenti			
- Altri oneri	16.358	50.000	(33.642)
	16.358	50.000	(33.642)
TOTALE	301.091	99.568	201.523

La posta registra nel complesso un incremento rispetto all'esercizio 2006 pari a 201.523mila euro dovuto all'incremento degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e di terzi (147.486mila euro) e per altri rischi (87.679mila euro), parzialmente compensato da minori accantonamenti per altri oneri (33.642mila euro).

L'incremento di 147.486mila euro degli accantonamenti per contenziosi nei confronti del personale e terzi è dovuta essenzialmente agli accantonamenti a fondo rischi per contenzioso civile (110.365mila euro) a seguito della revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi e per contenzioso del lavoro (81.879mila euro) conseguente principalmente ad una più puntuale riquantificazione delle singole cause di lavoro.

L'incremento della voce "Altri rischi" pari a 87.679mila euro è determinato principalmente da:

- accantonamenti per rischi connessi alla prosecuzione degli investimenti per 78.928mila euro;
- maggiori accantonamenti per 5.600mila euro al "Fondo Cassa Conguaglio Settore Elettrico";
- dall'accantonamento per circa 3.444mila euro al fondo per Performance Regime a copertura a fronte di crediti per penali attive nei confronti delle imprese ferroviarie a titolo di sistema incentivante.

Gli accantonamenti alla voce "Altri oneri" sono relativi a:

- fondo adeguamento valore scorte per 15.886mila euro a seguito della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del prossimo triennio;
- spese legali da rimborsare al personale ed altri oneri in misura residuale.

Per maggiori informazioni si rinvia a quanto commentato nell'apposito paragrafo "Fondo per rischi ed oneri" della Nota integrativa dello Stato Patrimoniale.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a 75.380mila euro ed è così dettagliata:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	1.685	9.334	(7.649)
- Spese di rappresentanza	76	136	(60)
- Contributo trasporto gratuito titolari CLC	23.264	23.278	(14)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	641	756	(115)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	2.707	2.273	434
- Altri	14.349	36.772	(22.423)
	42.722	72.549	(29.827)
Oneri tributari			
- Iva non detraibile	6.752	7.195	(443)
- ICI	21.615	3.923	17.692
- Imposta di registro	537	882	(345)
- Altre imposte	3.754	3.301	453
	32.658	15.301	17.357
TOTALE	75.380	87.850	(12.470)

Gli "Oneri diversi di gestione" presentano nel complesso un decremento netto pari a 12.470mila euro rispetto all'esercizio 2006 dovuto all'effetto combinato del decremento della posta "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" (7.649mila euro) e della voce "Altri costi" (22.423mila euro), parzialmente compensato dall'incremento degli oneri tributari per ICI (17.692mila euro).

In particolare la riduzione di 22.423mila euro della voce "Altri costi diversi" è dovuta ai seguenti fattori:

- decremento per 28.501mila euro a seguito della migliore allocazione dei costi relativi al sistema di in-

terconnessione GSM-R nella posta "Costi per servizi – altre prestazioni" per 27.346mila euro e nella posta "Godimento beni di terzi – Altri canoni e noli" per 1.155mila euro;

- incremento pari a 9.141mila euro delle perdite su crediti derivante dalla stipula dell'atto transattivo a seguito della sentenza della Corte di Cassazione avvenuta nel 2007 con cui RFI è stata condannata a risarcire il Gruppo Cosiac;
- decremento delle penali passive verso le imprese ferroviarie per 739mila euro conseguenti alla messa a regime del sistema di *Performance Regime* di cui 727mila euro verso società del Gruppo, quasi esclusivamente verso Trenitalia.

La voce "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" subisce un decremento pari a 7.649mila euro conseguente alle dismissioni di cespiti avvenute nel 2006 e che hanno interessato in minima parte il 2007 con una vendita di beni patrimoniali al Comune di Modena.

Si segnala che gli oneri derivanti dalle "minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione ex lege 448/98, come meglio commentato nella voce dei "Fondi Rischi ed Oneri" sullo Stato Patrimoniale della presente Nota Integrativa.

La posta "oneri tributari" presenta un incremento pari a 17.357mila euro dovuto principalmente all'aumento degli oneri per ICI a seguito dell'attività di rivisitazione della natura catastale nei complessi di stazione al fine di ottemperare all'applicazione degli obblighi di legge secondo cui tutti gli immobili di stazione o porzioni di essi destinati ad uso terziario/commerciale non possono essere più ricompresi nel gruppo catastale "E", notoriamente esente da ICI, con conseguente attribuzione agli stessi della rendita catastale.

Per maggiori informazioni in merito si rinvia a quanto più ampiamente commentato nel paragrafo "Patrimonio" della Relazione sulla gestione.

Tra gli "Oneri tributari" nella voce "Altre imposte" sono ricompresi l'imposta per la raccolta rifiuti (2.857mila euro), l'imposta di bollo (168mila euro), le tasse di circolazione (87mila euro) e altre imposte per 553mila euro (tasse per occupazione spazi e aree pubbliche, imposte ipotecarie, vidimazione libri sociali).

Proventi ed oneri finanziari

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a 8.199mila euro con una variazione in diminuzione di 29.686mila euro rispetto al 2006. Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	0	11.093	(11.093)
	0	11.093	(11.093)
Altri proventi finanziari			
da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- altri	179	0	179
	179	0	179
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate	0	2.520	(2.520)
- da controllanti	10.598	9.359	1.239
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	60	3.148	(3.088)
- interessi di mora	5.005	4.257	749
- interessi su crediti	1.596	1.056	540
- diversi	793	2.596	(1.803)
Totale proventi diversi dai precedenti	18.053	22.936	(4.883)
Totale altri proventi finanziari	18.232	22.936	(4.704)
Totale proventi finanziari	18.232	34.029	(15.797)
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso controllanti	3.018	117	2.901
- verso altri			
- su debiti verso istituti finanziari	16.894	3.813	13.081
- diversi	6.489	8.569	(2.080)
	23.383	12.382	11.001
Totale oneri finanziari	26.401	12.499	13.902
Utili (perdite) su cambi			
- realizzati	(12)	(5)	(7)
- non realizzati	(18)	(39)	21
Totale utili (perdite) su cambi	(30)	(44)	14
	(8.199)	21.487	(29.686)

Il decremento netto di 29.686mila euro che registra la posta è determinato dall'effetto del decremento dei proventi finanziari di 15.798mila euro, dall'incremento degli oneri finanziari di 13.902mila euro e dal lieve incremento di 14mila euro degli utili/perdite su cambi.

Il decremento dei "proventi da partecipazioni in imprese controllate" pari a 11.093mila euro deriva dal conferimento, effettuato nel corso del 2006, da parte di RFI dell'intera propria partecipazione al capitale della società Galleria di Base del Brennero – Brenner Basis tunnel BBT SE nella società Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB), costituita il 7 marzo 2006, ampiamente descritto nel bilancio 2006 a cui si fa rinvio per maggiori informazioni.

La "gestione finanziaria" della società, come anche indicato in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione, è demandata alla Capogruppo con la quale RFI intrattiene un conto corrente intersocietario: dalla gestione di detto conto corrente deriva un saldo netto attivo pari a 3.797mila euro, derivante dalla differenza tra gli interessi attivi per 6.439mila euro e gli interessi passivi per 2.642mila euro.

L'incremento dei "Proventi finanziari verso la Controllante" di 1.239mila euro è determinato sia dall'incremento degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (419mila euro), conseguente alle maggiori giacenze, sia dall'incremento degli interessi sul credito Iva richiesta a rimborso (819mila euro) che al 31 dicembre 2007 ammontano a 4.158mila euro.

Tra i "Proventi diversi verso le imprese controllate" si evidenzia un decremento di 2.521mila euro relativo al venir meno degli interessi sul finanziamento concesso alla TAV il 15 dicembre 2004 (importo complessivo del finanziamento pari a 132.299mila euro) e restituito il 15 settembre 2006.

La voce "Proventi diversi dai precedenti da altri" registra un decremento di 3.602mila euro determinato principalmente dall'effetto combinato della riduzione degli interessi attivi maturati su c/c bancari e postali per 3.088mila euro e dell'aumento degli interessi di mora verso fornitori per 749mila euro e degli interessi su crediti per 540mila euro.

La posta "Oneri finanziari" ha subito una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, ha ricompreso in tale voce gli oneri relativi alle commissioni passive su fidejussioni di natura finanziaria (nell'esercizio 2006 pari a 52mila euro verso la controllante e 121mila euro verso terzi), precedentemente contabilizzati tra le "Altre prestazioni" dei Costi per servizi.

Nella posta "Oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" sono iscritti gli oneri sui prestiti con Banca OPI, Cassa Depositi e Prestiti (relativo ad un'anticipazione del 1987) e con Unicredit Banca di Roma per l'esercizio 2007 pari a 16.894mila euro. L'incremento di 13.081mila euro rispetto all'esercizio 2006 è dovuto all'effetto combinato dell'aumento dei tassi di riferimento dei prestiti a tasso variabile (Banca OPI e Unicredit Banca di Roma) e dall'aumento dell'esposizione verso Unicredit Banca di Roma per effetto dell'erogazione di un'ulteriore *tranche* di finanziamento ricevuta a marzo 2007.

Si segnala inoltre che a seguito del contratto *Interest Rate Swap* con UBS, la società ha sostenuto oneri per 30.120mila euro derivanti dalla componente negativa (*fixed leg*) e ricevuto proventi per 23.226mila euro derivanti dalla componente positiva (*floating leg*). Il differenziale negativo, pari a 6.894mila euro è stato capitalizzato, con un effetto netto a conto economico pari a zero.

Rettifiche di valore di attività finanziarie

Le rettifiche di valore di attività finanziarie ammontano complessivamente a 151mila euro con una variazione in diminuzione di 151mila euro rispetto al 2006. Esse risultano così composte:

Descrizione	2007	2006	Differenze
Svalutazioni			
di partecipazioni	151	0	151
	151	0	151
SALDO RIVALUTAZIONI (SVALUTAZIONI)	(151)	0	(151)

Tali rettifiche di valore di attività finanziarie sono a fronte del ripianamento delle perdite della controllata Tiburtina Sviluppo Immobiliare per 37mila euro e della collegata Porta Sud per 114mila euro.

Proventi ed oneri straordinari

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a 232.415mila euro con una variazione in aumento di 263.603mila euro rispetto al 2006. Essi risultano così composti:

Descrizione	2007	2006	Differenza
Proventi straordinari			
- Plusvalenze da alienazioni	1.352	472	880
- Recuperi e rimborsi al personale	4.674	6.183	(1.609)
- Altri proventi			
Utilizzo fondo per esodi incentivati	0	43.272	(43.272)
Utilizzo fondo integrazione ex Lege n.448/1998	3.497	3.430	67
Sopravvenienze attive	270.537	73.519	197.018
Altri	18.990	24.834	(5.844)
	293.024	145.055	147.969
Totale proventi straordinari	298.950	151.710	147.240
Oneri straordinari			
- Minusvalenze da alienazioni	3.511	3.430	81
- Imposte relative ad esercizi precedenti	4.263	2.175	2.088
- Oneri per esodi anticipati	0	143.272	(143.272)
- Altri			
Sopravvenienze passive	57.440	32.634	24.806
Altri	1.322	1.387	(65)
	58.761	34.021	24.740
Totale Oneri Straordinari	66.535	182.898	(116.363)
SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI	232.415	(31.188)	263.603

La posta netta risulta in aumento per l'effetto congiunto dell'incremento dei "Proventi straordinari" (147.240mila euro) e della riduzione degli "Oneri straordinari" (116.363mila euro).

Le "Sopravvenienze attive" pari a 270.537mila euro nel corso dell'esercizio 2007 hanno riguardato principalmente:

- 134.544mila euro sono relative al rilascio dell'accantonamento del contenzioso COSIAC che in via prudenziale è stato solo parzialmente rilasciato a seguito del ricorso da parte del COSIAC del 20 dicembre 2007, che ha determinato la revoca della sentenza della Cassazione a favore di RFI: per maggiori dettagli si fa rimando al commento della posta relativa ai fondi del Passivo della Nota Integrativa;
- 3.690mila euro conseguenti all'Atto transattivo del 15 ottobre 2007 firmato con il Gruppo COSIAC;
- 50.000mila euro relative al rilascio del fondo istituito in sede di bilancio 2006 a copertura dei costi di accatastamento dei complessi immobiliari di stazione. Tale fondo in sede di bilancio 2007 è stato rilasciato per l'intero importo (50.000mila euro) a seguito dell'attività intrapresa nell'esercizio ed agli approfondimenti e contatti intercorsi con l'Agenzia delle Entrate che hanno condotto ad un ridimensionamento e riconsiderazione dei costi connessi a tale fattispecie;
- 12.071mila euro relativi al ristoro da parte della CCSE sul conguaglio ENEL pervenuto nell'aprile 2007 dei costi di energia elettrica per trazione dell'anno 2005 e per 1.577mila euro per nota di credito ENEL a seguito di adeguamento tariffario come da delibera n. 20/04 dell'Autorità per l'energia;
- 12.362mila euro per rettifiche di costi di energia elettrica per trazione e medio/bassa tensione relativamente agli anni dal 1998 al 2004 e 3.600mila euro per contabilizzazione di introiti verso la CCSE per rimborsi relativi agli esercizi 2004-2006 interamente coperti dal fondo rischi;
- indennizzi assicurativi a seguito di sinistri o furti, avarie, risarcimento infortuni e altro (10.657mila euro);
- 8.351mila euro per rettifica della stima dell'Irap 2006;
- 6.344mila euro relativi alla chiusura del risconto residuo relativo al contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 come meglio descritto tra i Ratei e risconti dello Stato Patrimoniale Passivo;

- 2.655mila euro relativi al conguaglio con le Ferrovie Svizzere della fornitura di energia elettrica per gli anni 2004, 2005 e 2006 nella stazione di confine di Domodossola;
- 1.880mila euro relativi al rilascio di fondi rischi di natura residuale;
- 1.663mila euro per lavori conto terzi verso la controllata TAV relativi ad anni precedenti.

Tra gli Altri proventi straordinari, pari a 18.990mila euro, sono contabilizzati principalmente:

- Incassi di polizze fidejussorie di 10.349mila euro per escussione delle polizze prestate a garanzia degli appalti per inadempienze;
- rimborsi per INVIM decennale (4.148mila euro);
- altri rimborsi dal personale per vertenze (4.574mila euro).

Le minusvalenze da alienazione relative ai cespiti ammontano a 3.497mila euro e sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" per lo stesso importo e per 14mila euro sono relative al recesso dal Consorzio Train.

Tra le Sopravvenienze passive pari a 57.440mila euro si segnalano:

- 23.114mila euro per il conguaglio effettuato dall'ENEL per i consumi di energia elettrica di trazione dell'anno 2005, il cui ritardo è giustificato dalle difficoltà registrate nella quantificazione dei consumi a seguito della sostituzione di tutti i contatori installati sulla rete;
- 11.287mila euro per restituzione al Ministero dell'Economia e delle Finanze degli interessi maturati sulla somma mutuata per consentire il ripristino delle strutture danneggiate dagli eventi alluvione del 1994 come meglio descritto tra gli Altri debiti dello Stato Patrimoniale Passivo;
- 3.050mila euro per restituzione penalità relative alla convenzione n.22/04 "Raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, tratta S. Lorenzo-Andora" a seguito degli accordi intercorsi con l'A.T.I. La Ferroviaria Agroman SA – Cossi Costruzioni SpA;
- 800mila euro per regolazione contabile della transazione con la società CBS Outdoor per risarcimento danni per violazione diritto di esclusiva relativamente al contratto di pubblicità;
- 1.043mila euro per emissione di note credito su canoni di natura immobiliare verso terzi.

La voce "Imposte esercizi precedenti" pari a 4.262mila euro si riferisce principalmente all'accantonamento al fondo imposte relative ad anni precedenti (1.267mila euro) e ad altre imposte per cartelle di pagamento (2.943mila euro) principalmente relative a TARSU e ICI.

La voce Oneri per esodi anticipati nell'esercizio 2007 non risulta movimentata a seguito della diversa modalità di contabilizzazione degli incentivi all'esodo.

Difatti in sede di bilancio 2006 il Fondo Integrazione Ristrutturazione, ormai esaurito, era stato rifinanziato per 100.000mila euro secondo quanto previsto dal Piano Industriale 2007-2011.

Pertanto, gli oneri sostenuti nel corso dell'esercizio 2007, pari a 52.692mila euro, sono stati direttamente neutralizzati mediante "utilizzo" del Fondo Integrazione Ristrutturazione senza imputarli nuovamente a conto economico, essendo già stato gravato al momento dell'accantonamento al Fondo.

Imposte sul reddito di periodo, correnti differite e anticipate

Nell'esercizio 2007 sono stati contabilizzati 31.964mila euro per Irap, in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile dell'esercizio 2007 è positivo.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

L'importo dell'Irap è stato determinato avendo a riferimento il valore degli ammortamenti fiscali derivante dall'applicazione del criterio "a quote variabili in base ai volumi di produzione" giusta quanto previsto dal Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23 luglio 2007 ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 87, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266.

Non sono state contabilizzate imposte a titolo di Ires in considerazione del risultato fiscale negativo dell'esercizio 2007.

Sezione 4 Altre informazioni

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 33.654 unità ed è così ripartito per categoria:

Personale	2007	2006	Differenze
Dirigenti	356	361	(5)
Quadri	7.470	7.601	(131)
Altro personale	25.828	26.946	(1.118)
TOTALE	33.654	34.908	(1.254)

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1° gennaio 2007 – 31 dicembre 2007:

- consistenza del personale della società Rete Ferroviaria Italiana SpA al 1° gennaio 2007: pari a n. 34.554 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.197 tra Addetti e Quadri);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2007: pari a n. 32.980 unità (di cui 351 Dirigenti e 32.629 tra Addetti e Quadri).

Compensi ad amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni

Percipienti	2007	2006	Differenze
Amministratori*	776	681	95
Sindaci	93	93	0
TOTALE	869	774	95

Valori in migliaia di euro

* comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'amministratore delegato quale dirigente di Ferrovie dello Stato SpA

Strumenti finanziari derivati

Contratti derivati di copertura

A seguito della scissione del ramo d'azienda costituito dalla tratta Roma-Gricignano da parte di TAV, la società ha acquisito da quest'ultima un contratto di *Interest Rate Swap*, stipulato da TAV nell'ambito del programma di operazioni di copertura delle operazioni di finanziamento del Progetto AV/AC realizzate nel corso dell'esercizio 2002. In particolare, è stato acquisito un contratto di *Interest Rate Swap* a copertura del finanziamento con BEI del 1999; tale strumento replica il nozionale, il piano di ammortamento e la durata di tale finanziamento, con la finalità di trasformare il debito originariamente acceso a tasso variabile in debito a tasso fisso.

Le caratteristiche del contratto derivato in essere al 31 dicembre 2007 è riportato nella seguente tabella:

Istituto Finanziatore dell'Operazione Sottostante	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Interme- diario swap	Data di stipulazione	Data di inizio
.....						
<i>Interest rate swap</i>						
BEI	574.747	574.747	(27.846)	UBS Warburg	8/07/2002	15/06/2002
TOTALE INTEREST RATE SWAPS	574.747	574.747	(27.846)			

Nella tabella è anche indicato il valore di mercato ("*fair value*") del contratto di *swap* acquisito, costituito dalla valutazione del valore attuale dello strumento calcolato secondo la curva dei tassi di interesse futuri stimata al 31 dicembre 2007. Il *fair value* riportato è stato indicato dalla controparte e indica il valore complessivo per la società dello strumento in essere per 27.846mila euro.

Roma, 14 marzo 2008

Il Consiglio di Amministrazione
L'amministratore delegato

Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
.....		
15/03/2024	EURIBOR	5,4830%

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante diretta esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 bis del Codice Civile, sono stati estratti dal relativo bilancio chiuso al 31 dicembre 2006. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della controllante al 31 dicembre 2006, nonché del risultato economico, conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio corredato della relazione della società di revisione, e disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

Stato patrimoniale	31.12.2006	31.12.2005
Attivo		
A. Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	–	–
B. Immobilizzazioni	37.752.555	39.096.967
C. Attivo circolante	7.224.354	5.578.214
D. Ratei e risconti	9.365	3.172
TOTALE	44.986.274	44.678.353

Passivo		
A. Patrimonio Netto:	36.172.291	38.109.771
- Capitale	38.790.425	38.790.425
- Riserve	38.321	38.321
- Utili (perdite) portate a nuovo	(718.974)	(174.704)
- Utile (perdita) dell'esercizio	(1.937.481)	(544.271)
B. Fondi per rischi e oneri	278.288	215.255
C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	24.721	25.277
D. Debiti	8.498.086	6.325.415
E. Ratei e risconti	12.888	2.635
TOTALE	44.986.274	44.678.353

GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	8.633.708	2.294.247
---	------------------	------------------

Conto economico	2006	2005
A. Valore della produzione	169.920	169.020
B. Costi della produzione	254.438	250.164
C. Proventi e oneri finanziari	134.072	112.393
D. Rettifiche di valore di attività finanziarie	(1.989.616)	(571.347)
E. Proventi e oneri straordinari	4.480	(673)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(1.900)	(3.500)
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(1.937.482)	(544.271)

Allegato 1

Rendiconto finanziario

	2007	2006
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE INIZIALI	(8.701)	1.580.579
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	16.883	(196.966)
Ammortamenti	486.278	454.770
Svalutazione di immobilizzazioni/riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)	151	0
Variazione netta fondo Tfr	(95.311)	5.268
Plus (-)/minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(39.493)	(35.606)
Ricavi non monetari (-)	(467.699)	(519.114)
Variazione rimanenze	(2.271)	(21.365)
Variazione crediti commerciali e diversi	(137.308)	(1.351.586)
Variazione ratei e risconti attivi	94	16.916
Variazione fondi rischi ed oneri	4.231	153.070
Variazione debiti commerciali e diversi	280.011	1.399.210
Variazione ratei e risconti passivi	(97.280)	(89.450)
Totale	(51.714)	(184.853)
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(56.496)	(51.312)
- immobilizzazioni materiali	(3.559.875)	(3.941.457)
- partecipazioni	(47.965)	(821.893)
Prezzo di realizzo da alienazioni	72.117	124.349
Variazione crediti finanziari	(387.775)	747.217
Variazione delle altre attività immobilizzate	9.943	0
Totale	(3.970.051)	(3.943.096)
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati (-)	1.370.599	(4.757.759)
Conferimenti dei soci	250.000	50.000
Contributi in conto impianti	4.863.224	7.246.427
Totale	6.483.823	2.538.668
Dividendi erogati/assorbimento riserve	0	0
FLUSSO MONETARIO COMPLESSIVO DEL PERIODO	2.462.058	(1.589.281)
DISPONIBILITA' MONETARIE NETTE FINALI	2.447.771	(8.701)
di cui: saldo del c/c intersocietario	215.643	(227.242)
Variazioni da scissione	(5.586)	0

Valori in migliaia di euro



PricewaterhouseCoopers SpA

**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 2007. 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 stessi. 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 20 marzo 2007.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2007 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 Gli amministratori, a seguito di quanto già delineato nel precedente bilancio, hanno rilevato come lo Stato nel corso dell'esercizio 2007 abbia mantenuto l'impegno a sostenere il processo di riequilibrio dei conti della società, formalizzando il nuovo Contratto di programma 2007-2011, parte Investimenti. Tuttavia, gli stessi hanno evidenziato

la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario con particolare riguardo i) alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011 parte Servizi ii) alla ricezione dal parte dello Stato delle tempestive erogazioni finanziarie indispensabili per la realizzazione degli investimenti impegnati e da impegnare, nonché al periodico adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura. Gli amministratori hanno anche fornito gli aggiornamenti riguardanti i) le interlocuzioni in corso sulle suddette tematiche con i Ministeri competenti, ii) le modalità di ottenimento delle risorse finanziarie per il completamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

- 4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2007 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 2007 sono iscritti i) il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 23,5 miliardi di Euro (24 miliardi di Euro al 31 dicembre 2006), 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 per 2,3 miliardi di Euro (2,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2006) 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) 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 (0,5 miliardi di Euro al 31 dicembre 2006), e ii) che la consistenza di questo Fondo al 31 dicembre 2007 (23,5 miliardi di Euro) è sufficiente a neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti anche in un'ottica di lungo periodo.

- 4.3 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, 14 marzo 2008

PricewaterhouseCoopers SpA


Luciano Festa
(Revisore contabile)