

Valutazione del Sistema dei Controlli Interni della Società

Relativamente ai processi esaminati nel corso dell'anno, si conferma la valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno (SCI) al perseguimento di una buona *Governance* e al raggiungimento degli scopi societari.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del management e la sensibilità verso i temi della sicurezza (oggetto di particolare attenzione nelle attività di *audit*) e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi di gestione e l'utilizzo dei sistemi informatici a supporto dei processi, la comunicazione interna e la formazione.

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

A fronte delle carenze/inadeguatezze rilevate in talune aree aziendali, risultano attuati o sono in corso di attuazione appropriati piani di azione per ripristinare le situazioni di adeguatezza, grazie anche ai comportamenti pro-attivi riscontrati sia da parte delle Strutture interessate agli *audit*, sia dei Responsabili di Sede Centrale.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del bilancio e prima dell'approvazione dello stesso sono riportati nell'apposita sezione delle note al bilancio cui si rimanda.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I positivi risultati dell'anno 2010 si inquadrano nelle linee di indirizzo del precedente ciclo di pianificazione 2007-2011, raccogliendone l'eredità per l'avvio di un nuovo percorso di miglioramento aziendale, tenendo conto dell'evoluzione prospettica del contesto economico e del quadro normativo del settore.

In particolare il contesto economico si sviluppa al termine di una crisi economica di dimensioni globali con un PIL nazionale previsto in lenta ripresa nei prossimi anni, e senza ancora valutare i possibili effetti derivanti dai recenti eventi internazionali anche a carattere calamitoso.

In questo contesto si colloca sia il quadro di finanza pubblica caratterizzato da forti politiche di contenimento della spesa e di risanamento del bilancio pubblico, sia lo scenario di mercato del trasporto che ha fatto registrare sensibili contrazioni in termini di volumi di treni.km sviluppati soprattutto nel ramo merci più sensibile alla crisi economica.

La Società in questi anni ha perseguito un percorso di risanamento industriale basato su un ridisegno dei processi produttivi ed un'attenta politica di contenimento dei costi per raggiungere *standard* di produttività ed efficienza più elevati. Queste azioni hanno creato le premesse per rispondere alla crisi economica in maniera adeguata, conseguendo buoni indici di *performance* e risultati economici positivi anche in presenza della variabilità dei corrispettivi da Stato degli ultimi anni.

La Società rimanendo orientata a garantire la crescita del trasporto ferroviario quale elemento centrale ed eco-compatibile della mobilità di persone e merci, intende perseguire i propri obiettivi portando a compimento il processo di definizione di una struttura operativa più "snella", orientata al mercato, maggiormente indipendente dalle risorse pubbliche con livelli di *performance* sotto il profilo di sicurezza e qualitativo tra i migliori a livello europeo.

Particolare attenzione viene posta allo sviluppo della capacità infrastrutturale e della qualità e gamma dei servizi offerti alle Imprese Ferroviarie. Tali elementi costituiscono fattori di successo fondamentali per la crescita del settore in competizione con altre modalità di trasporto, come dimostrato dall'evoluzione del "*modal split*" sulla tratta Roma-Milano in cui il trasporto su ferro è oggi la modalità più utilizzata grazie all'attivazione del sistema AV/AC che ha consentito tempi di percorrenza competitivi con la modalità aerea.

Per i segmenti regionali e merci si attueranno interventi nei punti chiave della catena del valore (nodi, itinerari merci, porti, interporti, retroporti) privilegiando interventi "leggeri" a rapido ritorno di natura organizzativa e tecnologica (eliminazione colli di bottiglia, aumento di capacità nei nodi e interventi tecnologici di velocizzazione) che rispondono alle esigenze del mercato e ne favoriscono nel breve termine la ripresa. Queste iniziative verranno accompagnate anche da azioni di carattere commerciale per il miglioramento del livello di servizio erogato alle imprese (sportello unico merci per un'offerta integrata, velocizzazione tracce merci ecc.).

Tutto ciò premesso diventa altresì essenziale, unitamente al conseguimento di ulteriori margini di efficientamento, la ricerca di nuovi equilibri nei rapporti con lo Stato anche attraverso l'adozione di scelte drastiche che interessino - in presenza di un insufficiente livello di risorse rispetto agli impegni assunti i Contratti di Programma - il perimetro complessivo di rete gestita e la rilettura del portafoglio investimenti.

In tale ottica la maturazione delle condizioni di sottoscrizione del Contratto di Programma – Parte servizi per il triennio 2011-2013 appare un presupposto di grande importanza che garantirà alla Società la certezza tanto attesa delle risorse prefigurando un orizzonte di stabilità di condizioni per l'efficacia delle azioni intraprese.

Gli stanziamenti previsti nella Legge n. 221 del 13 dicembre 2010 “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2011 e per il triennio 2011-2013” hanno assicurato le risorse finanziarie sufficienti per la copertura dei servizi di infrastruttura per la disponibilità della rete nel prossimo triennio, ivi compreso un recupero di *gap* manutentivo creatosi per la carenza di risorse degli anni passati, che consentiranno la rapida sottoscrizione del Contratto di Programma – Parte Servizi nel corso del 2011.

Rimane infatti obiettivo imprescindibile per la Società la salvaguardia dell'equilibrio economico e finanziario della gestione.

In tale ambito va inquadrata la continuazione del processo, avviato con il *rightsizing*, di ottimale impiego delle risorse, mediante completamento degli interventi di semplificazione e razionalizzazione della rete e degli impianti (*layout* di stazione, adeguamento dei profili di linea alla domanda, ridimensionamento linee a scarso traffico, revisione reticolo merci).

Al corretto dimensionamento degli *asset* da gestire si affianca l'implementazione di nuove tecnologie e modelli organizzativi di seguito rappresentati:

- ✓ applicazione di modelli standard di gestione della circolazione negli impianti in funzione delle caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche e dei livelli di traffico;
- ✓ nuovi modelli di gestione della manutenzione delle linee che consentano la riduzione del fabbisogno di personale attraverso la creazione di Centri di Lavoro polifunzionali dedicati esclusivamente alla vigilanza ed al controllo dello stato dell'infrastruttura ed il restante personale concentrato sulle linee con traffico significativo, organizzato in cantieri che prestano attività manutentive programmate;
- ✓ sviluppo dei sistemi di diagnostica fissa e mobile a supporto di un più efficiente ed efficace processo di manutenzione;
- ✓ revisione processi di gestione della manovra - anche in ottica di un progressivo ridimensionamento in favore dell'autoproduzione da parte delle Imprese ferroviarie;

- ✓ programma di formazione del personale orientato a rinforzare le professionalità tipiche ferroviarie (progettazione tracce ferroviarie, gestione lavori, revisione piani schematici, normativa ecc.).

Gli investimenti di sviluppo dell'infrastruttura rimangono fortemente condizionati dallo scenario di finanza pubblica, configurato dalla Legge di stabilità 2011 (Legge n° 220 del 13 dicembre 2010) che da un lato non ha recato stanziamenti di nuove risorse di competenza e dall'altro ha operato un definanziamento di circa 1 mld di euro delle dotazioni finanziarie iscritte a legislazione vigente, ponendo una forte criticità in termini di sostenibilità finanziaria.

In tale quadro la priorità da una parte rimane confermata agli interventi per il mantenimento in efficienza e per la sicurezza della circolazione ferroviaria attraverso l'implementazione di strumenti anche innovativi, la cui realizzazione è prevista in coerenza con gli atti di indirizzo del MIT (RTB, estensione dei sistemi SSC ed SCMT, portali multifunzione) ed gli obblighi di legge (vulnerabilità sismica, rischio idrogeologico, sicurezza nelle gallerie).

Dall'altra saranno privilegiati interventi infrastrutturali e tecnologici "leggeri" che possono avere più rapido ritorno sulle aree forti e critiche dell'infrastruttura quali gli investimenti per l'aumento della capacità dei nodi (sistemi HDT, interventi infrastrutturali mirati), velocizzazione di alcuni principali itinerari (potenziamento tecnologico antenne AV), incremento prestazionale rivolto ai traffici merci sui principali corridoi internazionali (adeguamenti sagome e moduli, potenziamento porti, interporti e retro porti).

Con riferimento agli interventi di sviluppo infrastrutturale più "pesanti" si evidenziano quelle opere ferroviarie per le quali nel corso dell'anno 2010 hanno trovato compimento i presupposti normativi, autorizzativi e finanziari, per l'avvio di importanti attività realizzative e segnatamente:

- il Raddoppio della Treviglio – Brescia;
- il 3° Valico dei Giovi;
- il Tunnel di Base del Brennero.

La modalità realizzativa così detta per lotti costruttivi introdotta con la legge finanziaria 2010 che caratterizza i tre progetti rappresenta una modalità nuova di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie per le quali la società attiverà tutti gli strumenti di monitoraggio e azione che consentano il regolare andamento delle attività di investimento e conseguente attivazione dei lotti costruttivi successivi al primo, in stretta interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Parallelamente elevata è stata e proseguirà l'attenzione sugli investimenti del Sud tanto in termini organizzativi della Società che in termini di focalizzazione di interventi aggiuntivi per il Mezzogiorno, cd "Piano per il Sud", prevalentemente baricentrati sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, comprendente tanto interventi di sviluppo infrastrutturale di medio lungo periodo che interventi a prevalente

natura tecnologica che consentono in tempi decisamente più brevi di raggiungere significativi incrementi del livello di offerta del trasporto ferroviario.

Le priorità e tempistiche di tale Piano dovranno trovare adeguata collocazione nell'attuale quadro di finanza pubblica.

Sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare permangono criticità connesse alla finalizzazione dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del Decreto Legislativo 188/2003 che consentirebbero di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo D.lgs e, disciplinano la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dei servizi di cui all'art. 20 del Decreto Legislativo, in tutti i casi di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi delle vigenti disposizioni.

La definizione di tale quadro consentirebbe alla Società da una parte di meglio definire il proprio assetto industriale, con particolare riferimento all'organizzazione dei servizi di cui all'articolo 20 del Dlgs 188/2003 nonché i principi alla base della definizione dei relativi prezzi e dei meccanismi di adeguamento alle dinamiche inflative nel rispetto dell'equilibrio economico sancito, per il Gestore dell'Infrastruttura, dal decreto Legislativo citato e dall'altra consentirebbe alle Imprese ferroviarie di operare in un sistema di certezza in un mercato di crescente competizione tra le Imprese Ferroviarie anche per la progressiva entrata di nuovi operatori sul mercato ferroviario sui diversi servizi ferroviari.

Ad oggi tale lacuna viene forzosamente e parzialmente colmata attraverso l'emissione annuale del Prospetto Informativo della Rete emanato dal Gestore dell'Infrastruttura a valle di un percorso che vede coinvolti sia soggetti istituzionali (Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, la Direzione Generale del Trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) nonché le imprese ferroviarie, che dovrebbe regolare in termini operativi aspetti del processo di assegnazione della capacità e di utilizzo dell'Infrastruttura nel presupposto di un sistema di regole chiaro e definito.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2010, evidenzia un utile netto di euro 91.592.193.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- il residuo importo a utili da riportare a nuovo.

Roma, 19 aprile 2011

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

**BILANCIO DI ESERCIZIO: PROSPETTI
CONTABILI E NOTE ESPLICATIVE**

PAGINA BIANCA

XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Nota	31.12.2010	31.12.2009	01.01.2009
Attività				
Immobili, impianti e macchinari	(7)	37.255.584.048	33.049.841.919	31.273.568.031
Investimenti immobiliari	(8)	1.298.301.473	1.298.100.448	1.296.874.291
Attività immateriali	(9)	203.557.868	206.928.875	201.075.382
Attività per imposte anticipate	(10)	191.636.461	181.401.006	192.266.461
Partecipazioni	(11)	197.799.060	1.988.090.637	3.144.329.288
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(12)	1.566.179.694	3.398.484.950	3.096.143.941
Crediti commerciali non correnti	(15)	3.746.854	5.014.927	6.251.365
Altre attività non correnti	(13)	1.076.232.117	1.531.212.492	1.141.996.689
Totale attività non correnti		41.793.037.575	41.659.075.254	40.382.505.448
Rimanenze	(14)	207.436.230	175.705.093	162.851.766
Crediti commerciali correnti	(15)	1.061.352.553	1.045.055.488	736.345.061
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(12)	498.958.515	692.404.772	297.688.649
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(16)	288.300.558	673.651.285	1.218.127.323
Crediti tributari	(17)	3.723.156	4.128.772	3.699.116
Altre attività correnti	(13)	2.861.433.340	2.652.894.260	2.908.155.439
Totale attività correnti		4.921.204.382	5.243.839.670	5.326.867.354
Totale attività		46.714.241.927	46.902.914.924	45.679.372.802
Patrimonio netto				
Capitale sociale	(18)	32.088.184.379	32.088.184.379	32.341.275.132
Riserve	(18)	120.562.175	(76.675.690)	(63.771.490)
Utili (perdite) portati a nuovo (accumulate)	(18)	1.073.473.780	1.064.899.471	1.027.919.079
Risultato d'esercizio	(18)	91.592.193	8.979.095	38.926.728
Totale Patrimonio Netto		33.373.812.327	33.085.387.255	33.344.349.449
Passività				
Finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	5.202.501.229	3.281.217.070	2.591.395.364
TFR e altri benefici ai dipendenti	(21)	838.967.107	927.428.099	1.001.180.926
Fondi rischi e oneri	(22)	987.660.256	1.024.837.850	1.123.647.375
Passività per imposte differite	(10)	3.719.722	3.305.852	1.452.977
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(23)	144.950.044	66.779.013	64.812.812
Debiti commerciali non correnti	(25)	24.296.893	24.589.232	19.959.083
Altre passività non correnti	(24)	80.373.365	89.402.933	95.154.567
Totale passività non correnti		7.282.468.616	5.417.360.049	4.897.603.104
Finanziamenti a breve termine	(20)	201.879.786	120.859.526	211.422.984
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(20)	148.354.482	56.980.696	56.092.819
Debiti commerciali correnti	(25)	2.575.286.418	2.361.348.080	2.544.541.198
Debiti per imposte sul reddito	(26)	3.211.133	-	5.031.668
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(23)	1.901.794	972.152	428.038
Altre passività correnti	(24)	3.127.327.171	5.859.807.166	4.619.903.542
Totale passività correnti		6.087.960.784	8.399.967.620	7.437.420.249
Totale passività		13.340.429.400	13.817.327.669	12.335.023.353
Totale patrimonio netto e passività		46.714.241.927	46.902.914.924	45.679.372.802

Conto economico

(Euro)	2010	2009
Ricavi e proventi		
Ricavi delle vendite e prestazioni	2.132.118.210	1.961.336.547
<u>Altri proventi</u>	<u>480.616.208</u>	<u>593.894.912</u>
Totali ricavi	2.612.734.418	2.555.231.459
Costi operativi	(2.344.848.029)	(2.396.500.130)
Costo del personale	(1.567.884.398)	(1.630.263.540)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(410.484.633)	(385.003.384)
Costi per servizi	(646.054.683)	(666.915.394)
Costi per godimento beni di terzi	(41.999.002)	(43.451.797)
Altri costi operativi	(93.938.389)	(59.269.711)
Costi per lavori interni capitalizzati	415.513.076	388.403.696
Ammortamenti	(80.218.117)	(43.942.650)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	0	(5.410.400)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	0	(5.410.400)
Accantonamenti per rischi e oneri	(52.596.089)	(44.763.145)
Risultato operativo (EBIT)	135.072.183	64.615.134
Proventi e oneri finanziari	(37.744.156)	(28.428.209)
Proventi finanziari	19.664.049	25.463.412
Oneri finanziari	(57.408.205)	(53.891.621)
Risultato prima delle imposte	97.328.027	36.186.925
Imposte sul reddito	(5.735.834)	(27.207.830)
Risultato del periodo delle attività continuative	91.592.193	8.979.095
Risultato del periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		
Risultato netto d'esercizio	91.592.193	8.979.095

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	2010	2009
Risultato netto del periodo	91.592.193	8.979.095
Altre componenti di conto economico complessivo		
flussi finanziari	(78.171.030)	(1.966.201)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	25.004.110	(12.884.336)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	(53.166.920)	(14.850.537)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio	38.425.273	(5.871.442)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	Patrimonio netto							
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva di copertura flussi finanziari	Riserva per versamento soci c/capitale	Riserva di utili e perdite attuariali	Utili (perdite) portati a nuovo cum.	Risultato d'esercizio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2009	32.341.275.132	1.041.323	(64.812.813)	-	-	1.027.919.079	36.926.728	33.344.349.449
Aumento di capitale	250.000.000							250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.946.337				36.980.390	(38.926.728)	
Variazioni da scissione	(503.090.753)							(503.090.753)
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
<i>Utile/(Perdite) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>			(1.966.201)		(12.884.336)			(14.850.537)
<i>Utile d'esercizio</i>							8.979.095	8.979.095
Saldo al 31 dicembre 2009	32.088.184.379	2.987.660	(66.779.014)	-	(12.884.336)	1.064.899.469	8.979.095	33.086.387.285
Versamento soci c/capitale				250.000.000				250.000.000
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		404.784				8.574.311	(8.979.095)	
Altri movimenti								
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:								
<i>Utile/(Perdite) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>			(78.171.030)		25.004.110			(53.166.921)
<i>Utile d'esercizio</i>							91.592.193	91.592.193
Saldo al 31 dicembre 2010	32.088.184.379	3.392.444	(144.960.044)	250.000.000	12.119.774	1.073.473.780	91.592.193	33.373.812.527

RENDICONTO FINANZIARIO

Rendiconto finanziario			
	NOTE	31.12.2010	31.12.2009
Disponibilità monetarie nette iniziali		1.237.922.905	1.262.664.191
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>			
Utile (perdita) del periodo	91.592.193		8.979.095
Ammortamenti	80.218.117		43.942.650
Variazione netta fondo T.F.R.	(63.456.882)		(86.637.163)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	0		(25.538.704)
Ricavi non monetari	(31.306.541)		(84.521.461)
Variazione rimanenze	(31.731.137)		(12.853.327)
Variazione crediti commerciali e diversi	562.650.122		(26.069.213)
Variazione Fondi Rischi ed oneri	(9.784.439)		(16.777.925)
Variazione debiti commerciali e diversi	332.523.882		(368.577.174)
Totale		930.705.316	(568.053.222)
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali	(120.829.006)		(47.659.749)
- immobilizzazioni materiali	(2.857.769.966)		(2.459.558.172)
- partecipazioni	(27.788.327)		(27.652.470)
Aggregazioni aziendali	479.577		0
Variazione Attività Finanziarie	(78.374.236)		(904.692.439)
Variazione delle altre attività immobilizzate			
Totale		(3.084.281.958)	(3.439.562.830)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	(667.701.844)		(268.534.706)
Aumenti di capitale	250.000.000		250.000.000
Contributi in conto impianti	1.987.536.188		4.001.409.474
Totale		1.569.834.344	3.982.874.768
Flusso monetario complessivo del periodo		(583.742.298)	(24.741.284)
Disponibilità monetarie nette finali		654.180.607	1.237.922.907
di cui: saldo del c/c intersocietario		365.880.051	564.271.620

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CIVILISTICO

1 Società

RFI S.p.A. (nel seguito anche la “Società” ovvero “RFI”) è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l’ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma.

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell’infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l’infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni. RFI è proprietaria dell’infrastruttura in parte riveniente dall’ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell’Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri. La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell’infrastruttura nazionale.

Gli Amministratori in data 19 Aprile 2011 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2010 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall’art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà sottoposto per l’approvazione all’Assemblea in data 18 maggio 2011 e sarà depositato entro i termini previsti dall’art. 2435 c.c. L’Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 19 aprile 2011, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

RFI SpA, optando per l’esenzione dal consolidamento prevista dal paragrafo 10 dello IAS 27, ha redatto il bilancio separato. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto da Ferrovie dello Stato SpA, di cui RFI è controllata. La controllante ha sede in Roma, in Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

2 Attestazione di conformità

Il presente bilancio civilistico relativo all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 (di seguito anche il “Bilancio Civilistico”) è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall’*International Accounting Standards Board*, adottati dall’Unione Europea (“EU-IFRS”). Occorre in particolare segnalare che RFI S.p.A. si è avvalsa della facoltà

prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

3 Criteri di redazione del bilancio civilistico

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del bilancio civilistico.

Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 19 Aprile 2011, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Come precedentemente indicato, il presente bilancio civilistico è stato redatto per la prima volta in conformità agli EU-IFRS; pertanto, in conformità a quanto disciplinato dall'IFRS 1 "Prima Adozione degli *International Financial Reporting Standards*", è stato necessario effettuare un processo di conversione dai Principi Contabili Italiani, utilizzati per la redazione del bilancio civilistico fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, agli EU-IFRS; a tale fine è stata identificata quale data di transizione agli EU-IFRS il 1° gennaio 2009. Per quanto concerne l'informativa prevista dall'IFRS 1 relativa agli effetti contabili connessi alla transizione dai Principi Contabili Italiani agli EU-IFRS, si rinvia a quanto dettagliatamente riportato nella successiva nota 50.

Il bilancio civilistico è redatto e presentato in Euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di Euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 Presentazione del bilancio:

- il Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio “corrente/non corrente”;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il “metodo indiretto”.

Il presente bilancio civilistico è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.

Il bilancio civilistico è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

Principi contabili applicati

Di seguito sono brevemente riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del bilancio civilistico.

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di