

momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce “Partecipazioni” e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

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

Moneta di conto

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

Bilanci in valuta

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

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

- Attività e passività: ai cambi alla fine dell’anno;
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell’anno;
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi sono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito alla voce denominata “Riserva da differenze di traduzione”.

Criteri di valutazione

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

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

Partecipazioni

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

Beni in locazione finanziaria

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

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo**a) Criteri di redazione**

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2008 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2007.

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

b) Criteri di valutazione di Gruppo**Immobilizzazioni immateriali**

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

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, siano durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.

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

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI S.p.A., che vengono ammortizzati con il criterio più avanti esposto in specifico paragrafo; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

Immobilizzazioni materiali

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

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

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore. In particolare, nel corso del 2008, è stata effettuata la rivalutazione di alcuni fabbricati ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. "Anti-Crisi"), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009, sulla base dei plusvalori indicati in perizia.

Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato in una Riserva di Rivalutazione specifica, così come disposto al comma 18 del sopra menzionato Decreto Legge, al netto del valore del Fondo imposte differite prudenzialmente costituito.

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

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

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

Criteri di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali da parte di RFI S.p.A.

Come già illustrato dal Bilancio consolidato 2006, cui si fa rimando per tutti gli approfondimenti necessari, RFI SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86"*.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura

ferroviaria, bensì *“il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell’infrastruttura”* medesima.

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

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l’Infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la Rete AC/AV e la Rete Convenzionale, a sua volta suddivisa fra rete fondamentale e rete complementare, come da Decreto del Ministero dei Trasporti del 18 agosto 2006 (G.U. n°227 del 29 settembre 2006) recante *“Aggiornamento del canone di utilizzo dell’Infrastruttura Ferroviaria nazionale”* secondo la seguente ripartizione:

- Rete Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) ;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Trasversale padana e transiti internazionali;
- Rete Convenzionale - rete fondamentale Tirrenica Nord 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 Pedaggio.

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

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell’esercizio, cui il Bilancio è riferito, il numero dei treni km effettivamente venduti nell’anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della Società; RFI SpA effettua quindi 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 e con un profilo costante, rispetto ai livelli del decimo anno, dall’undicesimo anno fino all’ultimo anno di vita della Concessione.

Annualmente, in occasione della redazione del Bilancio d’esercizio, RFI SpA provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell’investimento e i corrispondenti volumi complessivi di produzione, dall’anno di riferimento fino al termine della Concessione, imputabili a ciascuna direttrice, tenendo anche conto dei nuovi investimenti entrati in esercizio nel corso dell’anno cui il Bilancio d’esercizio è riferito, al netto dei relativi contributi pubblici

in conto impianti ottenuti e degli ammortamenti effettuati, oltre che di eventuali cessioni o dismissioni.

Per l'esercizio 2008 il volume di treni km è indicato nella tabella che segue:

<i>(valori in milioni)</i>		
Direttrici	Volume treni km anno 2008- Consuntivi	Volume treni km dal 2008 al 2060
Alta velocità / Alta capacità	2,37	1.583
Trasversale padana e transiti internazionali	59,2	3.257
Tirrenica Nord ed affluenze	43,8	2.336
Dorsale ed affluenze	93,7	4.919
Tirrenica Sud	15,5	897
Adriatica e trasversali appenniniche	28,8	1.627
Rete Complementare	93,6	5.194
Totale	337	19.810

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 2008 ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete AV/AC	0,15%
Rete Convenzionale – rete fondamentale	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,82%
Tirrenica Nord e affluenze	1,87%
Dorsale ed affluenze	1,90%
Tirrenico Sud	1,73%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,77%
Rete Convenzionale – rete complementare	

Rete complementare

1,80%

I volumi di produzione stimati per la Rete AV/AC, dal 2008 e fino al termine della Concessione sono, coerentemente, quelli riguardanti l'intero Asse Torino-Milano-Napoli, secondo una curva previsionale, contenuta del *Dossier* di Valutazione aggiornato approvato a luglio 2008 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, riguardante la Rete AV/AC, è dato dai costi sostenuti fino a tutto l'esercizio 2008, 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 e inserita all'interno del dossier di valutazione sopra citato.

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 in data 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 stanziato a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.

Rideterminazione della vita utile del materiale rotabile

Nel corso del 2008, la società controllata Trenitalia, in coerenza con i principi contabili in vigore, ha proceduto alla rideterminazione della vita utile del materiale rotabile. Di seguito sono esposte le principali motivazioni a supporto della decisione.

Il parco rotabili è stato suddiviso in classi omogenee ("*cluster*") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni "*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. **Componenti da ripristinare:** oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;

2. **Componenti usurati:** per i quali si procede alla completa sostituzione con “ricambi” presenti nei magazzini;

3. **Componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;**

4. **Componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.**

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2, in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3 ed in 30 anni per i componenti della categoria 4.

Ai fini del calcolo dell'aliquota di ammortamento media per ciascun rotabile, si è inoltre considerato, come già in precedenza, l'anno di acquisto rispetto al 2000, anno di costituzione di Trenitalia. Prima del 2000, infatti, agli acquisti era applicata un'aliquota del 5% mentre dopo il 2000 Trenitalia ha applicato un'aliquota del 4%.

Il trattamento della manutenzione sui rotabili

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- Manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a conto economico nell'anno di competenza;
- Manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2);
- Attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3).

Le attività di manutenzione di secondo livello sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni cinque anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino. Le attività avvengono in accordo con gli *standard* di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo (CESIFER).

Nello specifico, si possono distinguere le attività di ciclica in tre famiglie:

1. Attività appartenenti a cicli *standard*
2. Attività cicliche accessorie
3. Altre attività

Le attività appartenenti alla prima tipologia afferiscono alle lavorazioni minime finalizzate a garantire la sicurezza attraverso:

- la sostituzione dei componenti usurati o da ripristinare;
- le attività di collaudo e verifica connesse

in particolare, le attività citate consentono al materiale rotabile di essere “*compliant*” con i requisiti di sicurezza fissati dall'organismo di sicurezza esterno (CESIFER) che definisce le

percorrenze massime che ogni rotabile può compiere in ogni ciclo di manutenzione ciclica (tempo intercorrente tra le due manutenzioni).

Le attività accessorie sono finalizzate principalmente al miglioramento delle prestazioni, pur non essendo obbligatorie ai fini della sicurezza, sono effettuate su richiesta contestualmente all'attività di ciclica *standard* (es. potenziamento impianto ungibordo, applicazione ammortizzatori antiserpeggio, ecc).

E' stata determinata una durata utile dell'intervento intorno ai 5 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 20%.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi (in precedenza la categoria era unica):

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Alla luce di quanto sopra esposto, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati

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

Materiale rotabile e navi traghetto

Componenti da ripristinare	20%
Componenti ad usura	20%
Obsolescenza/Restyling/Sicurezza Trainante	8%
Obsolescenza/Restyling/Sicurezza Trainato	10%
Vita intera accelerato ante 2000	4,3%
Vita intera nuovi ingressi dal 2000	3,3%

Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi <i>revamping</i>) ante 2008	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20% - 25%
Altri beni	
Autoveicoli	20% - 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie*Partecipazioni non consolidate*

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

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni, è 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.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

Rimanenze

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

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

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

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

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

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla U.E. e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo

sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con ragionevole certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri

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

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

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

Fondo per ristrutturazione industriale

Il Fondo Ristrutturazione Industriale è stato costituito da Trenitalia SpA a fronte degli oneri originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario. In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi sono esposti tra i proventi straordinari.

Fondo per ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

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

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato negli esercizi dal 2002 al 2007 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla Rete Convenzionale.

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

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

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali 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 per manutenzione ordinaria è stato costituito da RFI SpA anch'esso in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle risultanze delle valutazioni peritali.

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

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge Finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 riguardante "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- l'evoluzione 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 altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge 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 il TFR viene incrementato solo per la quota relativa alla rivalutazione dell'esercizio.

Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia SpA., RFI SpA., Ferservizi SpA e Italferr SpA per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio da esso prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime del TFR; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

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

Crediti e debiti

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

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Conti d'ordine

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

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

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

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

Ricavi, costi e contributi in conto esercizio

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

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

Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi, fra gli altri, gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia SpA., RFI SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai relativi piani di impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.

Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione *ex lege* 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della

natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

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

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

SEZIONE 3**ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI****STATO PATRIMONIALE: ATTIVO**

CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti ammontano a 112mila euro e registrano un decremento di 44mila euro rispetto al 31 dicembre 2007, attribuibile al versamento da parte del socio ABACO Logistica Srl dell'ultima tranche dell'aumento del capitale sociale deliberato dalla controllata indiretta Ferport Srl nel 2006. Il saldo residuale di 112mila euro è relativo alla partecipata Italcertifer ScpA.

IMMOBILIZZAZIONI**Investimenti**

Gli investimenti dell'esercizio 2008 ammontano a 6.095.639mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 177.135mila euro, al lordo dei contributi conto impianti pari a 39.780mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 5.814.209mila euro, escluse le rivalutazioni, al lordo dei contributi in conto impianti per 3.624.937mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 5.596mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 109.891mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.345.475mila euro, con una variazione in aumento di 56.437mila euro rispetto al 31 dicembre 2007.

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).

Al fine di una migliore esposizione dei dati, sono state riclassificate nelle immobilizzazioni immateriali alcune partite precedentemente ricomprese tra le immobilizzazioni materiali per un importo netto pari ad 12.432mila euro.

La voce “Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità” comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI SpA (27.563mila euro) e Trenitalia SpA (9.285mila euro, al lordo dell’incremento dei contributi conto impianti per 1.736mila euro).

La voce “Concessioni, licenze, marchi e diritti simili” accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del *software* relativo al sistema informativo di Gruppo (22.563mila euro), da RFI SpA (197.740mila euro) per l’implementazione dei sistemi informativi già in uso e da Trenitalia SpA (90.277mila euro) per le attività connesse alla realizzazione di progetti informatici a supporto delle aree vendita, informazione e distribuzione e allo sviluppo di sistemi finalizzati al miglioramento dell’efficienza dei processi produttivi.

L’incremento del costo storico della voce “Avviamento” è interamente attribuibile ad Italia Logistica Srl (3.000mila euro), entrata nell’area di consolidamento nel presente esercizio a seguito dell’operazione di conferimento da parte di FS Logistica SpA, già ampiamente illustrata nella Relazione sulla Gestione.

Gli incrementi del costo storico della voce “Immobilizzazioni in corso” sono imputabili essenzialmente a costi sostenuti a fronte di progetti, studi e *software* in corso di realizzazione da parte della Capogruppo (5.451mila euro), di RFI SpA (131.360mila euro) e di Trenitalia SpA (32.237mila euro).

L’incremento dei contributi conto impianti della voce “Immobilizzazioni in corso” è imputabile a RFI SpA (37.892mila euro ricevuti dal Ministero dell’Economia e delle Finanze) e a Italia Logistica Srl (152mila euro).

La colonna “Riclassifiche ed altre variazioni” comprende la variazione del perimetro di consolidamento relativamente al valore dei cespiti iscritti nella contabilità al 31 luglio 2008 della società Italia Logistica Srl, data di entrata nell’area di consolidamento della società stessa.