

NOTA INTEGRATIVA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 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 S.p.A. 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 S.p.A. 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 S.p.A.

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 2008 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 corso del 2008 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 2008 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 espresse in bilancio al netto del fondo ammortamento al 31 dicembre 2008 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 S.p.A. 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 S.p.A. (oggi RFI S.p.A.) – 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 Pedaggio.

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.

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

(valori in milioni)

DIRETTRICE	Volumi treni*km anno 2008 Consuntivi	Volumi treno*km dal 2008 al 2060
Alta Capacità Alta Velocità	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
Tirrenico 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	
Traversale 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%

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:
 - 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;
2. dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio nell'anno 2006, nell'anno 2007 e nell'anno 2008 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 nell'esercizio 2006, 2007, 2008 non ancora entrate in esercizio e pertanto non ritentanti 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 2008, dalla Società per tali attività;
4. dagli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura, sostenuti nell'esercizio 2006, 2007 e 2008 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 dicembre 2007.

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 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, afferenti 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 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, 2007 e 2008 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, 2007 e 2008 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 all'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, 2007 e 2008 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 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 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 2008, 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 lordo 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 2009.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2008.

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. In particolare il Fondo rischi per contenzioso giudiziale ed il fondo rischi per contenzioso

stragiudiziale accolgono rispettivamente gli accantonamenti sui contenziosi in essere per appalti ed opere civili e gli accantonamenti relativi a quota parte delle riserve richieste dagli appaltatori in merito ai lavori in corso sulla rete tradizionale ed AV/AC, per le quali non risultano procedimenti giudiziari. Gli importi accantonati sono considerati al netto della quota capitalizzabile; tale quota è stimata sulla base di specifiche analisi effettuate dai referenti di progetto sui contenziosi più rilevanti, ed è applicata a tutti i contenziosi della medesima fattispecie.

Fondo imposte

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

Fondo di ristrutturazione ex lege 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 2008 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 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 S.p.A. 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 unitamente al disposto dell'articolo 1 comma 87 della citata legge 266/2005 nella parte in cui stabilisce che gli oneri finanziari connessi a prestiti contratti per 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 1.920.192 mila euro nel fondo Integrativo *ex Legge 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 2008 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 percepirli, 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.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

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 2008, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3.483.171 mila , di cui:

- ✓ € 131.360 mila pari all'incremento delle immobilizzazioni immateriali in corso pari ad € 93.468 mila a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 37.892 mila;
- ✓ € 3.351.811 mila pari all'incremento delle immobilizzazioni materiali ed in corso pari ad € 549.697 di a cui vanno aggiuntivi contributi in conto impianti per € 84.160 mila per le immobilizzazioni materiali e € 2.717.954 mila per le immobilizzazioni in corso materiali.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a €1.136.142 mila con una variazione in aumento di € 92.131 mila 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).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo						
- Costo storico	101.807				358	102.165
- Contributi c/impianti	(2.288)	0	0	0	0	(2.288)
	99.519	0	0	0	358	99.877
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- Costo storico	274.607				5.563	280.170
- Contributi c/impianti	(15.265)		0	0	(2.612)	(17.877)
	259.342	0	0	0	2.951	262.293
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Costo storico	734.071	131.360	266	(1.879)	1.480	865.298
- Contributi c/impianti	(4.816)	(37.892)	0	0	(414)	(43.122)
	729.255	93.468	266	(1.879)	1.066	822.176
Altre						
- Costo storico	207.373		1.762		(356)	208.779
- Contributi c/impianti	(26.155)		0	0	(1.213)	(27.368)
	181.218	0	1.762	0	(1.569)	181.411
TOTALE	1.269.334	93.468	2.028	(1.879)	2.806	1.365.757

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Valori al 31.12.2007	Incrementi	Scissioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2008
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- ammortamenti	71.973	342				72.315
- svalutazioni	0					0
	71.973	342	0	0	0	72.315
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
- ammortamenti	62.029	2.524				64.553
- svalutazioni	0					0
	62.029	2.524	0	0	0	64.553
Altre						
- ammortamenti	91.321	962	518		(54)	92.747
- svalutazioni	0					0
	91.321	962	518	0	(54)	92.747
TOTALE	225.323	3.828	518	0	(54)	229.615