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 2007 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 2006.
In aderenza al disposto dell'art. 32 del Decreto legislativo 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. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate viene riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

b. Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.
Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.
Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.
I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.
L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.
I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni, a meno di quelli sostenuti da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, che vengono ammortizzati con il criterio 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.
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 vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.
Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, 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 - Rete Ferroviaria Italiana SpA

Come già illustrato nella Nota Integrativa al Bilancio consolidato 2006, lo scorso esercizio RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.
Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge Finanziaria 2006 che recita: *"Il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono 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.
Più nel dettaglio, il costo complessivo degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria oggetto di ammortamento è composto:

- dal valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali costituenti l'Infrastruttura ferroviaria, risultanti dal Bilancio d'esercizio della società al 31 dicembre 2005, al netto del relativo fondo di ammortamento e dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti alla stessa data, escluse le immobilizzazioni in corso per investimenti che ancora non concorrano alla produzione complessiva;
- dal costo complessivo degli investimenti entrati in esercizio negli anni 2006 e 2007, al netto dei contributi in conto impianti e delle dismissioni effettuate nel periodo;
- dalle spese incrementative che concorrono alla produzione complessivamente prevista e di quella relativa ai rinnovi dell'Infrastruttura ferroviaria esistente effettuate negli esercizi 2006 e 2007, non ancora entrate in esercizio e pertanto rientranti nel recedente punto, e previste da effettuare lungo l'intera durata della Concessione, al netto dei contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti che garantiscono il mantenimento dei livelli di produzione totale stimati lungo la vita della Concessione; la stima delle spese incrementative e dei rinnovi previsti da effettuare lungo la durata della Concessione è stata

posta pari a quelle medie effettivamente sostenute e contabilizzate dalla società negli ultimi cinque anni, compreso l'esercizio 2007;

- dagli oneri connessi al finanziamento dell'Infrastruttura, sostenuti negli esercizi 2006, 2007 e previsti da sostenere lungo l'intera durata della Concessione, relativi alla realizzazione degli investimenti per l'Infrastruttura ferroviaria, comprensivi degli oneri relativi a eventuali contratti di copertura, al netto di eventuali contributi pubblici in conto impianti ottenuti e previsti con ragionevole certezza.

Per i costi da sostenere lungo la vita della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo questi finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce che *"Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti"*: L'articolo 1 comma 84, della stessa Legge Finanziaria stabilisce, inoltre, che sono effettuati a titolo di contributi 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.*

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

- costo originario dei terreni iscritti in Bilancio d'esercizio societario al 31 dicembre 2005, incrementato del valore dei sedimi, ricompreso nel valore dei fabbricati e di quelli acquisiti nel corso dell'anno 2006 e 2007 relativamente ad investimenti entrati in funzione nei predetti anni che, in quanto non soggetti a deperimento e consumo, non vengono ammortizzati lungo la vita della Concessione;
- valore netto delle immobilizzazioni materiali al 31 dicembre 2005 e di quelle entrate in funzione nell'anno 2006 e 2007 che hanno vita tecnico-economica residua superiore a quella di termine della Concessione.

Le immobilizzazioni immateriali e materiali che compongono l'Infrastruttura ferroviaria sono state articolate in 7 direttrici separando la rete AV/AC, la rete fondamentale e la 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 - Rete Ferroviaria Italiana 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.

A partire dal Bilancio d'esercizio 2006, per ogni direttrice RFI - Rete Ferroviaria Italiana 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 - Rete Ferroviaria Italiana SpA provvede ad aggiornare la previsione del costo complessivo dell'investimento e i corrispondenti volumi com-

plessivi 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 2007 il volume di treni km è indicato nella tabella che segue:

Direttrici	Volume treni km anno 2007 Consuntivi	Volume treni km dal 2007 al 2060
Alta Velocità/Alta Capacità	2,18	1.208
Trasversale padana e transiti internazionali	59,2	3.285
Tirrenica Nord ed affluenze	42,9	2.399
Dorsale ed affluenze	94,5	5.090
Tirrenica Sud	16,5	945
Adriatica e trasversali appenniniche	29,3	1.689
Rete Complementare	97,1	5.407
TOTALE	**339,5**	**18.815**

Valori in milioni

Per ogni direttrice la percentuale di utilizzo nell'esercizio, ai sensi dell'articolo 1 comma 87, è determinata dal rapporto tra i treni km effettivamente venduti nell'esercizio ed i treni km previsti dall'anno successivo di redazione dello stesso Bilancio di esercizio fino al termine della Concessione, sommati a quelli effettivamente venduti nell'anno e pari, per l'esercizio 2007, ai seguenti valori:

Direttrice	Indicatore di produzione
Rete Alta Velocità/Alta Capacità	0,18%
Rete Convenzionale – rete fondamentale:	
Trasversale padana e transiti internazionali	1,80%
Tirrenica Nord e affluenze	1,79%
Dorsale ed affluenze	1,86%
Tirrenica Sud	1,75%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,73%
Rete Convenzionale - rete complementare	1,80%

Si precisa che le tratte della Rete AV/AC entrate in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso dell'anno 2006 hanno effettuato, nello stesso esercizio, attività di pre-esercizio e pertanto l'investimento AV/AC Asse Torino-Milano-Napoli concorre alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'Infrastruttura ferroviaria ammortizzabile a partire dal presente esercizio, ovvero a partire dall'anno successivo a quello di completamento del pre-esercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005.

Come già indicato, 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 stanziate a conto economico, per la parte di esse riferibile ai contributi in conto impianti.
Alla luce di quanto sopra esposto, ad eccezione dell'infrastruttura ferroviaria e portuale già ampliamente descritta, le aliquote di ammortamento utilizzate per le altre immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Fabbricati	
Fabbricati civili strumentali	1% - 2%
Fabbricati industriali	1% - 2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
Materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	5%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	5%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%
Altri beni	
Autoveicoli	20% e 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni non consolidate

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

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 - Rete Ferroviaria Italiana SpA, 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 - Rete Ferroviaria Italiana 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 Unione Europea 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 - Rete Ferroviaria Italiana SpA, costituito in applicazione del comma 5 dell'art. 43 della legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001 previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura convenzionale e di altri oneri di ristrutturazione.
Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento, nel bilancio al 31 dicembre 2002, delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA ed è stato utilizzato a partire dall'esercizio 2002 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti relativi alla rete Convenzionale.
Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art. 15 del D.Lgs. 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 - Rete Ferroviaria Italiana 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.
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 - Rete Ferroviaria Italiana 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.

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 - Rete Ferroviaria Italiana SpA e Ferservizi SpA in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai relativi Piani di Impresa e dal Contratto di Programma; 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 156mila euro e registrano un decremento di 174mila euro rispetto al 31 dicembre 2006, attribuibile al parziale versamento da parte del socio ABACO Logistica Srl dell'aumento del capitale sociale deliberato dalla controllata indiretta Ferport Srl nel 2006. Si riferiscono principalmente alla partecipata Italcertifer ScpA (112mila euro).

Immobilizzazioni

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2007 ammontano a 6.864.461mila euro, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 148.212mila euro, esclusa la differenza da consolidamento, al lordo dei contributi in conto impianti per 702mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 6.591.342mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 4.095.951mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 16.708mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 141.615mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 1.289.038mila euro, con una variazione in aumento di 132.342mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

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

Ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nella analoga voce delle "Immobilizzazioni materiali"; per omogeneità di trattamento, tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2006 per 49.048mila euro.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (27.546mila euro) e Trenitalia SpA (10.223mila 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 (21.626mila euro), da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (197.313mila euro) per l'implementazione dei sistemi informativi già in uso e

da Trenitalia SpA (121.324mila euro) per le attività connesse alla realizzazione di progetti informatici a supporto delle aree vendita, informazione e distribuzione.

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 di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (56.496mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 521mila euro) e Trenitalia SpA (67.805mila euro).

L'incremento del costo storico della voce "Altre" (7.357mila euro) è riferibile principalmente alla capitalizzazione di oneri sostenuti per il potenziamento della propria flotta dalla Tevere TPL Scarl, nonché per interventi relativi al sistema di telerilevamento satellitare e agli indicatori di percorso.

La colonna "Riclassifiche ed altre variazioni" comprende la riclassifica effettuata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA tra le immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un ammontare complessivo di 83.366mila euro.

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 1

	Costo originario				
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Valori al 31.12.2007**
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.231	0	(13)	516	2.734
- Spese di ampliamento	530	66	0	(45)	551
	2.761	**66**	**(13)**	**471**	**3.285**
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	107.282	4	(26)	18.314	125.574
- contributi in conto impianti	(766)	(28)	0	(2.287)	(3.081)
- Spese di pubblicità	930	0	0	(3)	927
	107.446	**(24)**	**(26)**	**16.024**	**123.420**
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	**8.570**	**672**	**(1)**	**29**	**9.270**
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- costo storico	510.426	2.020	(290)	188.195	700.351
- contributi in conto impianti	(6)	0	0	(15.259)	(15.265)
	510.420	**2.020**	**(290)**	**172.936**	**685.086**
Avviamento	**4.197**	**0**	**0**	**0**	**4.197**
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	589.834	136.022	(15)	58.554	784.395
- contributi in conto impianti	(457)	(521)	0	(4.295)	(5.273)
- Acconti	44	83	0	(44)	83
	589.421	**135.584**	**(15)**	**54.215**	**779.205**
Altre					
- costo storico	449.145	9.345	(357)	(178.765)	279.368
- contributi in conto impianti	(33.874)	(153)	0	6.382	(27.645)
	415.271	**9.192**	**(357)**	**(172.383)**	**251.723**
Differenza di consolidamento	55.349	0	0	(21)	55.328
TOTALE	**1.693.435**	**147.510**	**(702)**	**71.271**	**1.911.514**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 2

		Ammortamenti e svalutazioni			
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Valori al 31.12.2007**
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	2.116	179	(11)	(19)	2.265
- svalutazioni	0	2	(2)	0	0
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	408	66	0	(44)	430
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	2.524	247	(13)	(63)	2.695
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	79.989	4.149	(5)	467	84.600
- svalutazioni	0	0	0	0	0
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	930	0	0	(3)	927
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	80.919	4.149	(5)	464	85.527
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	7.365	966	0	(20)	8.311
- svalutazioni	1	0	0	(1)	0
	7.366	966	0	(21)	8.311
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	274.845	63.150	(336)	2.262	339.921
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	274.845	63.150	(336)	2.262	339.921
Avviamento					
- ammortamenti	3.819	64	0	0	3.883
- svalutazioni	0	0	0	0	0
	3.819	64	0	0	3.883
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	185	0	(11)	(174)	0
Altre					
- ammortamenti	117.898	13.911	0	(329)	31.480
- svalutazioni	60	61	(98)	(23)	0
	117.958	13.972	(98)	(352)	131.480
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	49.123	1.557	0	(21)	50.659
TOTALE	**536.739**	**84.105**	**(463)**	**2.095**	**622.476**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni immateriali

Tabella 3

	Valori netti					
			31.12.2006			31.12.2007
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.231	2.116	115	2.734	2.265	469
- Spese di ampliamento	530	408	122	551	430	121
	2.761	2.524	237	3.285	2.695	590
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	106.516	79.989	26.527	122.493	84.600	37.893
- Spese di pubblicità	930	930	0	927	927	0
	107.446	80.919	26.527	123.420	85.527	37.893
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	8.570	7.366	1.204	9.270	8.311	959
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	510.420	274.845	235.575	685.086	339.921	345.165
Avviamento	4.197	3.819	378	4.197	3.883	314
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	589.377	185	589.192	779.122	0	779.122
- Acconti	44	0	44	83	0	83
	589.421	185	589.236	779.205	0	779.205
Altre	415.271	117.958	297.313	251.723	131.480	120.243
Differenza da consolidamento	55.349	49.123	6.226	55.328	50.659	4.669
TOTALE	**1.693.435**	**536.739**	**1.156.696**	**1.911.514**	**622.476**	**1.289.038**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 72.619.479mila euro con una variazione in aumento di 763.128mila euro rispetto al 31 dicembre 2006.

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

Come già indicato, ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto ad effettuare una diversa allocazione nelle "Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nelle "Immobilizzazioni materiali in corso e acconti"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2006 per un valore, già citato, di 49.048mila euro.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritto alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" (36.216mila euro) è imputabile interamente ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze; inoltre si segnala che l'importo delle riclassifiche comprende contributi ricevuti dalla società per 391.084mila euro dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, per 4.277mila euro dall'Unione Europea e per 6.516mila euro da Enti pubblici territoriali, portati a diretta riduzione della voce Acconti del passivo.

La riduzione del costo storico della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è riconducibile per 17.627mila euro ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e riguarda la restituzione da parte di TAV SpA di quanto trattenuto ad IRICAV UNO, in occasione del collaudo finale dei lavori eseguiti sul Lotto funzionale Roma – Gricignano, già oggetto di scissione ad RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel corso degli esercizi precedenti.

Nell'incremento delle svalutazioni della voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" è ricompresa la svalutazione effettuata dalla Capogruppo (7.018mila euro) sui valori della sovrastruttura e degli impianti delle linee dismesse.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a:

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per i costi di ristrutturazione e realizzazione di opere ferroviarie (3.465.168mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 2.569.439mila euro);
- TAV SpA, per i costi sostenuti per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (2.083.161mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 1.430.181mila euro);
- Trenitalia SpA per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile e *revamping* (838.623mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 42.955mila euro);
- Grandi Stazioni SpA (66.236mila euro, al lordo dei contributi conto impianti per 11.774mila euro) e Centostazioni SpA (7.924mila euro) per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione.

L'incremento dei contributi in conto impianti iscritti tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" è imputabile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (2.569.439mila euro, di cui dal Ministero dell'Economia e delle Finanze 2.540.339mila euro, dall'Unione Europea 26.155mila euro e da Enti pubblici territoriali 2.945mila euro) e a TAV SpA (1.430.181mila euro, di cui dal Ministero dell'Economia e delle Finanze 1.259.205mila euro e dall'Unione Europea 170.976mila euro).

Per quanto riguarda il decremento della voce "Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinari", si segnala che:

- il fondo ristrutturazione settore Cargo, costituito a fine esercizio 2006 e iscritto in bilancio tra i fondi del passivo per 320.000mila euro, è stato attribuito per complessivi 315.630mila euro a diretta diminuzione della voce stessa. La quota residua di fondo è stata attribuita direttamente sul valore dei rotabili dismessi e trasferiti all'Attivo circolante alla voce "Cespiti radiati da alienare" delle Rimanenze;
- la diretta diminuzione del costo originario effettuata da Trenitalia SpA per 13.819mila euro è relativa alla svalutazione del progetto "Vector".

Nella colonna "Variazioni da scissione" sono evidenziati gli effetti delle operazioni di scissione già ampiamente illustrati nella Relazione sulla Gestione. In particolare:

- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 129.585mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del "Nodo di Roma";
- trasferimento dalla voce "Immobilizzazioni in corso" alla voce "Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale" di 4.372mila euro a seguito della scissione parziale da parte di TAV SpA a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del ramo d'azienda "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano".

La colonna "Riclassifiche ed altre variazioni" comprende:

- i trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, nonché i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze;
- la variazione del perimetro di consolidamento, relativamente al valore dei cespiti iscritti nel bilancio al 31 dicembre 2006 della società Cisalpino AG, entrata nell'area di consolidamento nell'esercizio 2007 (di cui 158.590mila euro come costo originario e 46.256mila euro come fondo ammortamento);
- la riclassifica effettuata dalla Capogruppo del complesso della Direzione Generale di Piazza della Croce Rossa dalla voce "Immobili e terreni di *trading*" delle Rimanenze alla voce "Fabbricati civili", in quanto non più destinato alla vendita (228.597mila euro di costo originario e 34.219mila euro di fondo ammortamenti e svalutazioni);
- la riclassifica effettuata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA alle immobilizzazioni immateriali di alcune partite che precedentemente erano ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, per un ammontare di 83.366mila euro.

Si segnala che il valore del costo ammortizzato della società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nell'esercizio 2007, che ha tenuto conto del valore residuo dell'infrastruttura pari a circa 28miliardi di euro (di cui 3,4miliardi di euro relativo all'AV/AC), è pari a circa 38,8miliardi di euro (di cui 13,2miliardi di euro relativo all'AV/AC).

Infine, si precisa che, come già indicato nei Criteri di valutazione, le tratte della Rete AV/AC concorrono alla determinazione del costo complessivo degli investimenti dell'Infrastruttura ferroviaria ammortizzabile a partire dall'anno successivo a quello di completamento del pre-esercizio, come specificatamente stabilito dall'articolo 1, comma 87, della Legge 266/2005. Pertanto l'investimento AV/AC Asse Torino-Milano-Napoli entrato in esercizio, ancorché parzialmente, nel corso del 2006, ha terminato l'attività di pre-esercizio ed ha determinato ammortamenti per 23.761mila euro.

Immobilizzazioni materiali

Tabella 1

	Costo originario					
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Variazioni da scissione**	**Valori al 31.12.2007**
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	81.258.839	83.441	(40.761)	3.348.406	826.262	85.476.187
- contributi in conto impianti	(6.705.131)	(36.216)	0	(1.436.048)	(692.305)	(8.869.700)
	74.553.708	**47.225**	**(40.761)**	**1.912.358**	**133.957**	**76.606.487**
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- costo storico	10.323.123	21.247	(421.389)	905.056	0	10.828.037
- contributi in conto impianti	(298.641)	(5.386)	0	(70.860)	0	(374.887)
	10.024.482	**15.861**	**(421.389)**	**834.196**	**0**	**10.453.150**
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	641.373	1.439	(4.691)	17.230	0	655.351
- contributi in conto impianti	(508)	0	0	(12.444)	0	(12.952)
	640.865	**1.439**	**(4.691)**	**4.786**	**0**	**642.399**
Altri beni						
- costo storico	624.974	3.002	(6.754)	14.522	0	635.744
- contributi in conto impianti	(31.685)	0	0	19.235	0	(12.450)
	593.289	**3.002**	**(6.754)**	**33.757**	**0**	**623.294**
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- costo storico	23.238.564	6.465.588	(139.311)	(3.870.015)	(826.262)	24.868.564
- contributi in conto impianti	(11.720.214)	(4.054.349)	406	1.077.456	692.305	(14.004.396)
- Acconti	545.542	16.624	(693)	(86.973)	0	474.500
	12.063.892	**2.427.863**	**(139.598)**	**(2.879.532)**	**(133.957)**	**11.338.668**
TOTALE	**97.876.236**	**2.495.390**	**(613.193)**	**(94.435)**	**0**	**99.663.998**

Valori in migliaia di euro

Immobilizzazioni materiali

Tabella 2

		Fondo ammortamenti e svalutazioni			
	Valori al 31.12.2006	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche ed altre variazioni**	**Valori al 31.12.2007**
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	21.439.497	519.607	(8.915)	27.257	21.977.446
- svalutazioni	168.482	12.259	0	3.182	183.923
	21.607.979	531.866	(8.915)	30.439	22.161.369
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- ammortamenti	2.481.847	469.048	(47.349)	32.095	2.935.641
- svalutazioni	1.127.726	20	(17.650)	(4)	1.110.092
	3.609.573	469.068	(64.999)	32.091	4.045.733
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	383.283	14.314	(3.248)	2.606	396.955
- svalutazioni	74	0	0	0	74
	383.357	14.314	(3.248)	2.606	397.029
Altri beni					
- ammortamenti	402.747	26.246	(6.406)	1.587	424.174
- svalutazioni	4.909		(19)		4.890
	407.656	26.246	(6.425)	1.587	429.064
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- svalutazioni	15	4	0	0	19
- Acconti					
- svalutazioni	11.305	0	0	0	11.305
	11.320	4	0	0	11.324
TOTALE	**26.019.885**	**1.041.498**	**(83.587)**	**66.723**	**27.044.519**

Valori in migliaia di euro

