

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2003

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1: CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione è costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa. In allegato a quest'ultima sono riportati il Rendiconto Finanziario (Allegato 1), l'elenco delle Partecipazioni (Allegato 2) ed, in ottemperanza all'art.5 del Dlgs. n.188 dell'8 luglio 2003, la situazione patrimoniale del settore dedicato all'attività di trasporto merci (Allegato 3).

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 Dlgs. n. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito FS) con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Il bilancio consolidato e la relativa Relazione sulla Gestione saranno resi noti nei modi e nei termini previsti dalla legge.

Per quanto riguarda l'attività di Trenitalia, la natura dei rapporti con le società del Gruppo FS, nonché i fatti di rilievo occorsi successivamente alla data di bilancio, si rinvia a quanto indicato nella Relazione sull'andamento della Gestione.

SEZIONE 2: CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003 è stato redatto in conformità alle vigenti norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili predisposti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS) raccomandati dall'International Accounting Standard Board (IASB).

Le voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico sono state messe a raffronto con quelle dell'esercizio precedente.

Le riclassifiche operate, al 31 dicembre 2003, in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente ai sensi dell'art. 2423 ter comma 5 del Codice Civile.

Nei commenti alle singole voci del bilancio, contenuti nella successiva sezione 4, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2002.

SEZIONE 3: CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito sono illustrati i criteri di valutazione adottati che sono conformi a quanto prescritto dall'art. 2426 del codice civile e a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2002.

La valutazione delle singole poste è stata effettuata in base ai princi-

pio generale della prudenza e della competenza nella prospettiva della continuità aziendale, nonché della coerenza e dell'omogeneità con i criteri di valutazione adottati dalla Capogruppo.

Ai sensi dell'art.10 della legge n. 72 del 13 marzo 1983, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Il "software" viene ammortizzato su un periodo di cinque anni, tenute presenti le relative caratteristiche di specificità tecnica.

Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, e in aderenza alla perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinare il prezzo definitivo di acquisto.

I costi di impianto e di ampliamento e quelli di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale, e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Costi di impianto e ampliamento	20%
Costi di ricerca e sviluppo	20%
Software	20%
Migliore su beni di terzi	20%

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 pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, al netto delle rettifiche di valore effettuate sulle immobilizzazioni più vetuste nell'ambito del processo di allocazione del prezzo di acquisto onde allinearne il valore di carico al corrente valore d'uso in coerenza con la perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinarne il relativo prezzo di acquisto definitivo.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, si premette che il criterio di ammortamento utilizzato da Trenitalia fino al 2002 è stato lo stesso adottato da Ferrovie dello Stato dal momento in cui venne trasforma-

ta in Ente (1° gennaio 1986). I parametri in base ai quali tale criterio era stato definito da Ferrovie dello Stato erano i seguenti:

- tempo mediamente necessario perché un rotabile percorresse il numero di chilometri, raggiunto il quale doveva subire una “grande manutenzione”, pari a 20 anni;
- esaurimento della vita di ciascun rotabile nell’arco di tempo intercorrente tra l’acquisto e la prima “grande manutenzione”;
- nuova vita utile del rotabile sottoposto a “grande manutenzione” (vale a dire periodo di ammortamento dei costi di grande manutenzione) pari a ulteriori 20 anni.

In conseguenza dei cambiamenti intervenuti dal 1986 al 2002 nelle caratteristiche tecniche e produttive del materiale rotabile, si è ritenuto necessario rianalizzare i cicli manutentivi per verificare, in base ad essi, l’attualità dei parametri suesposti ed eventualmente intervenire a modificare il suddetto criterio di ammortamento, in coerenza con i principi contabili nazionali laddove essi trattano specificamente di “cambiamento di stime”.

Detta tematica è stata di recente affrontata anche da altri primari operatori ferroviari europei.

L’analisi si è basata sui cicli manutentivi che vengono comunicati al Cesifer (Istituto nazionale che certifica il rispetto dei parametri di sicurezza del materiale rotabile) e sulle percorrenze chilometriche annue medie per tipologia di rotabile.

Le conclusioni cui si è giunti in base all’analisi possono essere così sintetizzate:

- il tempo necessario perché un rotabile debba essere sottoposto ad una “grande manutenzione” varia notevolmente in base alla tipologia di rotabile;
- la grande manutenzione interviene durante la vita del rotabile e non alla fine del suo primo ciclo. Inoltre, essa si sta sempre più spesso trasformando in “revamping”, vale a dire in interventi nei quali la componente incrementativa prevale su quella di ripristino;
- la media ponderata, in base al valore per categoria di rotabile, della vita utile del materiale rotabile si può prudenzialmente stimare in 25 anni e in 18 anni quella che decorre prima dell’intervento di grande manutenzione.

Tutto ciò premesso, in coerenza con i principi contabili, le aliquote di ammortamento del materiale rotabile, a partire dal 1° gennaio 2003, sono state modificate nel seguente modo:

Materiale rotabile

Aliquote

- Materiale rotabile da compravendita Ramo d’azienda	5% (7,5 nel 2002)
- Materiale rotabile di nuova acquisizione	4% (5 nel 2002)
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5% (5 nel 2002)

N.B: la riduzione dell’aliquota di ammortamento del materiale rotabile da cessione deriva dall’allungamento constatato della vita utile dei beni e dal recupero sugli anni residui del relativo maggior fondo ammortamento accumulato al 31 dicembre 2002.

Per quanto riguarda invece le manutenzioni incrementative riferite a migliorie, nessuna variazione di criterio è stata introdotta dal momento che esse continuano ad intervenire mediamente ogni 5 anni e, conseguentemente, proseguono ad essere ammortizzate al 20%.

Tutto ciò premesso e con riguardo a tutte le immobilizzazioni materiali iscritte in bilancio, le quote annuali di ammortamento utilizzate, pari o inferiori alle aliquote massime ordinarie fiscalmente deducibili ai sensi del D.M. 31.12.1988, sono le seguenti:

Materiale rotabile	Aliquote
- Materiale rotabile da compravendita Ramo d'azienda	5%
- Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
- Manutenzione incrementativa (migliorie)	20%
 Impianti industriali	
- Impianti di officina	5%
 Attrezzatura industriale	
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%
- Macchinari e attrezzatura	10%
- Mezzi di carico	10%
- Impianti di comunicazione	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	12%
- Impianti generici	8%
- Attrezzatura varia e minuta	12%
- Apparecchiatura sanitaria	12,5%

N.B.: nell'anno di acquisizione o di costruzione viene applicata un'aliquota pari al 50% di quella ordinaria.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa che, come in precedenza riportato, vengono capitalizzate.

Il materiale rotabile dismesso dall'esercizio ferroviario ed i cespiti destinati alla vendita sono trasferiti all'attivo circolante e classificati tra le rimanenze.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore, entro il limite del valore di patrimonio netto di competenza.

Le eventuali ulteriori perdite di valore eccedenti il valore di carico della partecipazione sono accantonate, per la quota di competenza, in un apposito fondo rischi del passivo. 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.

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.

I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio di fine anno non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura del periodo riflettono una stima della relativa passività a titolo di emolumenti e relativi oneri.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante 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 tener conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritte al minore tra il costo e il valore di realizzo.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta di Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio di fine periodo. Nelle disponibilità liquide sono, inoltre, iscritte le quote di pertinenza di Trenitalia dei fondi accreditati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato della Capogruppo gestito presso la Banca d'Italia. Poiché tale conto è, appunto, intestato a FS, Trenitalia ha conferito alla Capogruppo uno specifico mandato con rappresentanza per l'incasso delle risorse provenienti dallo Stato.

Si fa presente che il suddetto conto è infruttifero di interessi, e la disponibilità di quanto su di esso accreditato è subordinata ad autorizzazione dello stesso Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ratei e risconti

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e tempora-

le in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dagli Enti pubblici e dalla Comunità Europea vengono portati in diminuzione delle *Immobilizzazioni in corso e acconti*, durante il periodo di realizzazione degli investimenti cofinanziati e, successivamente, a diretta diminuzione del valore di carico dei singoli cespiti a cui afferiscono quale riduzione del costo sostenuto per le stesse.

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

Fondi per rischi ed oneri

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

Fondo per Ristrutturazione Industriale

Il fondo, trasferito da FS a Trenitalia S.p.A. con la compravendita del ramo Trasporto e incrementato con l'attribuzione di parte della differenza tra il patrimonio netto contabile ed il prezzo d'acquisto, è a fronte degli oneri di ristrutturazione, originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al Piano di Impresa. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi.

In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi del fondo per ristrutturazione industriale, per la parte degli oneri di personale da sostenersi in attesa del completamento del piano relativo agli esodi, sono iscritti nel valore della produzione mentre quelli per la parte relativa agli incentivi all'esodo vengono rilevati tra i proventi straordinari.

Fondo rettifica di valore cespiti

Trattasi del fondo costituito con parte della differenza tra il patrimonio netto contabile e il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati da FS, in coerenza con quanto indicato nella perizia di valore dell'Azienda oggetto di compravendita. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi iscritti nel valore della produzione determinati in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti considerati non pienamente redditizi.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Oltre al fondo per il trattamento di fine rapporto, previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, la voce include anche il fondo, istituito da FS a se-

guito della soppressione dell'Opera di Previdenza e Assistenza Ferrovie dello Stato (OPAFS), per l'indennità di buonuscita dovuta al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.

Il Fondo TFR esprime il debito maturato dall'1.1.1996, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo Indennità di buonuscita riflette, per accordo fra le parti sociali, quanto maturato al 31 dicembre 1995 ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art. 2120 del Codice Civile.

Costi, ricavi, corrispettivi 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"*.

Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di Impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale.

I contributi in conto esercizio vengono iscritti tra i ricavi secondo il criterio della competenza economica.

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, prudenzialmente, rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite fiscali riportabili a nuovo, in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro futuro realizzo.

Si rammenta come l'operazione di compravendita del ramo d'Azienda Trasporto è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001) che all'art.131, 5° comma ha disposto che: "tutte le operazioni di ristrutturazione della società Ferrovie dello Stato effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE, 95/18/CE così come recepite dal decreto del Presidente della Repubblica 16.3.1999, pubblicato nella G.U. n. 113 del 17.5.1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta e tassa".

L'applicazione della citata norma esplica effetti anche sull'esercizio 2003.

SEZIONE 4: ANALISI DELLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE DEL CONTO ECONOMICO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

Nelle pagine che seguono è riportata l'analisi delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico espresse in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 111.483 migliaia di euro. Per una classificazione più aderente alla loro natura, sono state iscritte nelle immobilizzazioni immateriali in corso alcune partite che nell'esercizio 2002 erano incluse nelle immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 36.121 migliaia di euro ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi al 31 dicembre 2002.

Le immobilizzazioni immateriali hanno registrato, nel corso del 2003, un aumento netto di 2.294 migliaia di euro rispetto alla fine dell'esercizio 2002. Tale variazione è la risultante dei movimenti indicati in dettaglio nella seguente tabella:

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2002	Trasf. da lavori in corso	Incrementi, rettif. e riclass.	Amm.ni	Valori al 31.12.2003
1. Costi di impianto	3	-	-	(1)	2
2. Costi di ricerca sviluppo e pubblicità	2.269	956	-	(783)	2.442
3. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:					
- Software	32.591	41.531	-	(18.177)	55.945
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	62.892	(62.746)	28.819	-	28.965
7. Altre	11.434	20.259	(231)	(7.333)	24.129
Totale	109.189	-	28.588	(26.294)	111.483

I "Costi di impianto e ampliamento", relativi alle spese sostenute all'atto di costituzione della società si sono ridotti per la quota di ammortamento dell'esercizio.

La voce "Costi di ricerca e sviluppo" accoglie i costi di progetti già realizzati, o di fasi di essi, riguardanti, in particolar modo, la sicurezza dell'esercizio, la diversificazione ed il miglioramento del servizio alla clientela e la reingegnerizzazione dei processi industriali.

L'incremento che essa mostra nell'esercizio (956 migliaia di euro) è attribuibile, principalmente, alla conclusione di una fase del progetto di "gestione per la qualità" delle Direzioni Regionali della Divisione Trasporto Regionale (379 migliaia di euro), all'applicazione per la gestione integrata delle informazioni dei sistemi di prenotazione, gestionali e di vendita (sistema "S.I.S.S.I" per 292 migliaia di euro) e al da-

tawarehouse del materiale rotabile (159 migliaia di euro).

La voce "Software" ha avuto un aumento complessivo di 41.531 migliaia di euro dovuto all'entrata in esercizio di progetti informatici e di software applicativi tra i più significativi dei quali si segnalano: il completamento di alcuni moduli del progetto Sipax (per 18.527 migliaia di euro) relativi ai sistemi di teleprenotazione e di rendicontazione delle biglietterie, nonché ai nuovi sistemi di rendicontazione e vendita delle agenzie (Sipax Plus) e a bordo treno (sistema di vendita "Ticketless"); la manutenzione evolutiva dei sistemi di vendita alla clientela, ivi compreso il sito web www.trenitalia.com (4.622 migliaia di euro); l'entrata in esercizio di alcuni moduli del sistema di vendita "BAR & Dintorni" della Divisione Trasporto Regionale (1.025 migliaia di euro); l'acquisto di 500 licenze del sistema "MySAP Business Suite" (912 migliaia di euro); la terza fase dell'applicazione "Railbest" (818 migliaia di euro); la realizzazione del software per l'archivio linee relativo alla scatola nera (589 migliaia di euro); il software RSMS – Fermag relativo alla manutenzione del materiale rotabile (333 migliaia di euro).

Gli incrementi dell'esercizio registrati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" (28.819 migliaia di euro) sono dovuti, per 5.626 migliaia di euro, a lavori in corso per la realizzazione di beni propri e, per 23.193 migliaia di euro, a lavori in corso per migliorie all'infrastruttura (fabbricati, impianti fissi e raccordi delle officine di proprietà sia di RFI che di Ferrovie Real Estate) utilizzata da Trenitalia in base ad accordi tra le parti.

La voce "Altre" immobilizzazioni immateriali accoglie esclusivamente le migliorie su beni di terzi: quelle passate in esercizio nel corso del 2003 (20.259 migliaia di euro) si riferiscono principalmente a lavori di miglioria e ampliamento dei fabbricati e degli impianti fissi utilizzati da Trenitalia, ma di proprietà delle consociate RFI e Ferrovie Real Estate.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 6.609.982 migliaia di euro e mostra una variazione in aumento, rispetto al 31 dicembre 2002, di 519.692 migliaia di euro.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" (*Tabella 1*), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (*Tabella 2*) e dei "Valori netti di bilancio" (*Tabella 3*). Come già evidenziato nel commento alle immobilizzazioni immateriali, per una migliore classificazione sono state riclassificate nelle immobilizzazioni immateriali in corso talune partite che, nell'esercizio 2002, erano incluse fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica, di 36.121 migliaia di euro, ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi 2002.

Al 31 dicembre 2003 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, ad eccezione delle garanzie espressamente indicate nei conti d'ordine.

(Tabella 1)

Valori di carico	Valori al 31.12.2002	Trasf. da lavori in corso	Incrementi, decem. e rettif.	Riclassifiche	Valori al 31.12.2003
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	7.241.816	1.181.003	(73.010)	(20.816)	8.328.993
- Impianti industriali	270.380	23.875	-	-	294.255
	7.512.196	1.204.878	(73.010)	(20.816)	8.623.248
3. Attrezzature Industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	37.627	13.243	(2)	-	50.868
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	7.557	1.535	-	(2)	9.090
- Impianti interni di comunicazione	1.938	1.819	-	-	3.757
	47.122	16.597	(2)	(2)	63.715
4. Altri beni					
- Autoveicoli	2.266	864	(4)	-	3.126
- Mobili e arredi	13.166	2.328	(9)	-	15.485
- Macchine da ufficio	49.762	14.113	(76)	(1)	63.798
- Telefoni cellulari	37	-	-	-	37
- Attrezzatura varia e minuta	7.354	4.867	555	-	12.776
	72.585	22.172	466	(1)	95.222
5.Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Materiale rotabile	775.561	(1.181.003)	1.045.269	-	639.827
- Impianti e dotazioni tecniche	60.791	(64.811)	82.539	-	78.519
- Anticipi a fornitori	6.669	-	(1.037)	-	5.632
- Contributi in conto impianti	(1.106)	-	(17.130)	-	(18.236)
	841.915	(1.245.814)	1.109.641	-	705.742
Totale	8.473.818	(2.167)	1.037.095	(20.819)	9.487.927

L'importo in decremento di 73.010 migliaia di euro, riportato nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza del materiale rotabile è dovuto:

- per 35.895 migliaia di euro alla riduzione del valore degli interventi di revamping, effettuati sul materiale rotabile destinato al traffico regionale, a fronte dei contributi in conto impianti ricevuti dalle Regioni nel corso dell'esercizio;
- per 17.090 migliaia di euro alla dismissione parziale di treni ad alta frequentazione (TAF) a favore della Regione Veneto.

Nel 2003, infatti, ha avuto efficacia l'atto, sottoscritto il 3 febbraio 2000 tra l'allora Ferrovie dello Stato e la Regione Veneto, che prevedeva un contributo regionale a titolo di compartecipazione all'acquisto di treni TAF. L'accordo sanciva che l'impresa ferroviaria dovesse provvedere in proprio all'acquisto dei TAF da destinare al trasporto locale nel Veneto e che, al momento della loro entrata in esercizio, ne vendesse una quota alla Regione Veneto pari all'importo del finanziamento in compartecipazione.

Poiché, come sopra detto, il contratto ha avuto efficacia con ritardo rispetto alla data della stipula, i TAF, già entrati in esercizio negli anni precedenti, sono stati ceduti pro-quota nel 2003 e il maggior fondo ammortamento accumulato è stato liberato generando una sopravvenienza attiva di 1.327 migliaia di euro.

Il valore della quota parte dei TAF ceduta alla Regione Veneto (pari al 39,22%) è stata evidenziata nei conti d'ordine;

• per 20.025 migliaia di euro al valore di carico dei rotabili venduti e rottamati nel corso dell'esercizio.

L'importo di 20.816 migliaia di euro iscritto nella colonna "Riclassifiche", in corrispondenza della voce "Materiale Rotabile", è composto dal valore di carico (21.083 migliaia di euro) dei rotabili trasferiti nelle Rimanenze in quanto destinati alla vendita perché non più idonei alle attuali tipologie di business di Trenitalia, al netto del valore di carico dei rotabili recuperati per l'esercizio ferroviario (267 migliaia di euro).

Il decremento di 1.037 migliaia di euro iscritto nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza della voce "Anticipi a fornitori" è il risultato netto di decrementi per 2.065 migliaia di euro di anticipi corrisposti al 31 dicembre 2002 recuperati a fronte dei lavori eseguiti nel corso dell'esercizio, e di incrementi per 1.028 migliaia di euro.

L'incremento della voce "Contributi in conto impianti" (17.130 migliaia di euro) si riferisce, per 14.485 migliaia di euro, ai contributi ricevuti nel corso dell'esercizio dalle Regioni per investimenti sui rotabili e per 2.645 migliaia di euro, ai contributi comunitari ai progetti ERTMS e Fire ancora in fase di realizzazione.

L'importo di 2.167 migliaia di euro che risulta quale sbilancio tra i lavori in corso completati nell'esercizio e l'incremento dei cespiti è dovuto al completamento di lavori su beni destinati alla vendita, principalmente impianti idrici, che sono iscritti nelle Rimanenze.

(Tabella 2)

Ammortamenti e svalutazioni	Valori al 31.12.2002	Amm.nti	Utilizzo fondi	Riclassifiche	Valori al 31.12.2003
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	2.330.102	480.553	(7.648)	(14.769)	2.788.238
- Impianti industriali	27.399	14.711	-	-	42.110
	2.357.501	495.264	(7.648)	(14.769)	2.830.348
3. Attrezzature Industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	5.294	4.455	-	-	9.749
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	934	728	-	-	1.662
- Impianti interni di comunicazione	647	708	-	-	1.355
	6.875	5.891	-	-	12.766
4. Altri beni					
- Autoveicoli	926	681	(2)	-	1.605
- Mobili e arredi	2.388	1.719	(2)	-	4.105
- Macchine da ufficio	12.906	11.364	(25)	-	24.245
- Telefoni cellulari	14	8	-	-	22
- Attrezzatura varia e minuta	2.918	1.935	(1)	-	4.852
	19.152	15.707	(30)	-	34.829
Totale	2.383.528	516.862	(7.678)	(14.769)	2.877.943

Come già illustrato nella precedente sezione relativa ai principi contabili, a partire dal 1° gennaio 2003, sono state applicate nuove aliquote di ammortamento al materiale rotabile per allineare all'effettiva vita utile di quest'ultimo la durata dell'ammortamento medesimo.

In particolare, l'aliquota utilizzata per l'ammortamento del nuovo materiale rotabile è passata dal 5% al 4%. Entrambe le aliquote prevedono la riduzione al 50% nel primo anno di ammortamento. L'aliquota di ammortamento del materiale rotabile, acquisito con il ramo d'azienda "Trasporto", è passata dal 7,5% al 5% e quella per l'ammortamento delle manutenzioni incrementative (grandi interventi e Revamping) è passata dal 5% al 5,5%.

Per l'illustrazione dei criteri utilizzati dalla società nella definizione delle nuove aliquote, si rimanda alla precedente Sezione 3, mentre, nella Tabella che segue, si riporta l'effetto che l'adozione di tali nuove aliquote ha comportato nella determinazione degli ammortamenti rispetto al precedente criterio di calcolo:

Tipologia	Amm. con nuove aliquote	Amm. con vecchie aliquote	Effetto
Nuovo Materiale rotabile	64.934	81.168	(16.234)
Materiale rotabile da cessione	177.757	266.635	(88.878)
Man.incrementative (G.I. e Revamping)	26.538	24.125	2.413
Totale	269.229	371.928	(102.699)

Tale effetto, per una più completa valutazione dell'impatto complessivo che la rideterminazione della vita utile del materiale rotabile ha determinato sul conto economico dell'esercizio, va letto congiuntamente a quello che si è determinato, in senso opposto per 22.048 migliaia di euro, sul fronte del minor utilizzo del fondo rettifica di valore cespiti che, in conseguenza all'allungamento del periodo di vita residuo dei rotabili, subisce dall'esercizio 2003 in avanti una diluizione che lo porta dai 66.144 migliaia di euro che si sarebbero determinati in base alle logiche 2002, ai 44.096 migliaia di euro del 2003.

Ritornando alla Tabella 2, l'importo di 7.648 migliaia di euro, indicato nella colonna "Utilizzo fondi" si compone di:

- un decremento del fondo ammortamento di 1.259 migliaia di euro di quei rotabili passati in esercizio entro il 31 dicembre 2002 per i quali, nel 2003, si è ottenuto un contributo regionale in conto impianti;
- un decremento del fondo ammortamento di 1.327 migliaia di euro di quei rotabili, già di proprietà di Trenitalia al 31 dicembre 2002, oggetto di cessione parziale alla Regione Veneto nel corso del 2003. I dettagli dell'operazione sono riportati nei commenti ai valori di carico esposti nella Tabella 1 di cui alle pagine precedenti;
- un decremento del fondo ammortamento di 17.516 migliaia di euro a fronte delle vendite e rottamazioni di materiale rotabile avvenute nell'esercizio;