



## BILANCIO DI ESERCIZIO

**TRENITALIA S.p.A.**  
**BILANCIO DI ESERCIZIO**  
**AL 31 DICEMBRE 2012**

## **Trenitalia SpA**

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Capitale sociale: euro 1.654.464.000,00 i.v.

Sede Legale: Piazza della Croce Rossa n. 1, 00161 Roma

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 05403151003

R.E.A.: 0883047

Partita IVA: 05403151003

## **MISSIONE DELLA SOCIETA'**

Trenitalia opera nel settore dei servizi per la mobilità di viaggiatori e merci in ambito nazionale ed internazionale.

Alla base della sua missione Trenitalia pone quali condizioni essenziali la sicurezza del servizio, la qualità, la salute dei lavoratori, la tutela dell'ambiente e considera la centralità del rapporto con la clientela la via per conseguire un vantaggio competitivo stabile e creare valore per l'azionista.

L'intera organizzazione di Trenitalia, impegnata a soddisfare le esigenze del cliente e le richieste del mercato, assicura sempre i più elevati standard di sicurezza e realizza piani di sviluppo e modernizzazione nel rispetto della sostenibilità sociale ed ambientale.

La Società per adempiere alla sua missione si è dotata di una struttura organizzativa articolata in Divisioni a ciascuna delle quali è assegnata, in funzione delle peculiarità proprie del mercato di riferimento, una specifica missione.

## **ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**

### **Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Marco ZANICHELLI
Amministratore Delegato	Vincenzo SOPRANO
Consiglieri	Domenico BRACCIALARGHE Francesco ROSSI Enrico MOSCATI (*) Barbara MORGANTE (**)

### **Collegio Sindacale:**

Presidente	Silvana AMADORI
Sindaci effettivi	Enrico ROSSI Roberto SERRENTINO
Sindaci supplenti	Francesco ROSSI RAGAZZI Gianpaolo Davide ROSSETTI

**Società di Revisione:** PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

(\*) in carica fino al 31 Luglio 2012

(\*\*) Nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 31 Luglio 2012

## INDICE

### Relazione sulla gestione

Principali indicatori .....	8
Principali eventi dell'anno.....	9
Quadro macroeconomico .....	13
Andamento dei mercati di riferimento .....	16
Rapporto con i clienti.....	17
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	23
Risorse umane .....	37
Politica ambientale e sicurezza.....	41
Investimenti .....	44
La flotta Trenitalia .....	48
Fattori di rischio.....	49
Rapporti con parti correlate.....	49
Il gruppo Trenitalia .....	50
Azioni proprie.....	56
Altre informazioni .....	56
Evoluzione prevedibile della gestione.....	59
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio .....	60

### Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria .....	62
Conto economico.....	63
Prospetto di conto economico complessivo.....	64
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto .....	65
Rendiconto finanziario .....	66

### Note esplicative al bilancio

Premessa .....	67
Società .....	67
Criteri di redazione del bilancio .....	68

---

Principi contabili applicati.....	69
Gestione dei rischi finanziari ed altri fattori di rischio.....	87
Informativa sullo stato patrimoniale.....	98
Informativa sul conto economico.....	122
Passività e attività potenziali .....	129
Compensi amministratori e sindaci.....	129
Compenso alla società di revisione.....	130
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento.....	130
Parti correlate .....	131
Garanzie.....	137
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio .....	137
Allegato 1 .....	139

**Attestazione del Dirigente Preposto e Amministratore Delegato****Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di Revisione**

## **Relazione sulla gestione**



**PRINCIPALI INDICATORI**

	<b>Consuntivo 2012</b>	<b>Consuntivo 2011</b>	<b>Consuntivo 2010</b>
<b>HIGHLIGHTS ECONOMICI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>			
Ricavi operativi	5.498,0	5.708,0	5.707,8
Costi Operativi	(4.147,8)	(4.317,0)	(4.458,4)
EBITDA	1.350,2	1.391,1	1.249,4
EBIT	418,3	496,2	341,9
Risultato netto	206,5	156,4	73,1
<b>INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI</b>			
ROI	5,1%	6,5%	4,3%
ROS	7,6%	8,7%	6,0%
NAT	0,67	0,74	0,71
<b>INDICATORI DI REDDITIVITA'</b>			
Personale (FTE)	35.770	37.549	40.924
TrKm/Addetto (mgl)	7,27	7,19	6,76
Ricavi operativi/Addetto	153.704	152.018	139.473
EBITDA Margin	24,6%	24,4%	21,9%
<b>INDICATORI FINANZIARI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>			
Posizione Finanziaria Netta	6.335	5.854	6.337
D/E	3,31	3,22	3,82
Cash Flow Operativo	242	1.054	342
Investimenti (escluso ciclica)	(752)	(509)	(497)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	0,9	1,2	1,4
Fabbisogno Finanziario	481	(483)	39

---

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Gennaio

- Tra la fine del mese di gennaio e l'inizio del mese di febbraio si è abbattuta su tutto il nostro Paese un'eccezionale ondata di maltempo con temperature molto basse e intense nevicate. L'allarme meteo, emesso nei giorni precedenti all'evento da parte del Dipartimento della Protezione Civile, ha richiesto l'attivazione delle misure organizzative necessarie a fronteggiare l'emergenza; i piani, redatti preventivamente a livello territoriale e inviati per tempo ai Centri della Protezione Civile, attivati presso tutte le Regioni d'Italia, e agli Enti Locali interessati, prevedevano la riduzione della velocità dei convogli, con conseguenti impatti sulla regolarità della circolazione, nonché la riduzione del servizio. Trenitalia ha messo in campo tutte le sue persone per assistere i propri clienti cercando di limitare i disagi non evitabili, ha poi attivato iniziative commerciali finalizzate al rimborso integrale dei biglietti per chi decideva di non mettersi in viaggio e ha concesso, come segno di attenzione verso la clientela, le indennità per i ritardi ancorché non previste in caso di avverse condizioni meteo.

### Febbraio

- Il 22 febbraio Trenitalia è stata certificata da SGS per il suo sistema di gestione integrato di Qualità Ambiente e Salute e Sicurezza sul lavoro. La certificazione rilasciata a Trenitalia attesta l'assoluta conformità di tutti gli impianti e di tutte le procedure ai requisiti - previsti dalla legislazione nazionale e locale, specialmente nell'ambito della tutela dell'ambiente. Trenitalia è quindi la prima società di trasporto in Europa e l'unica grande azienda italiana a veder riconosciuta e certificata la validità del suo sistema di gestione in tutte le 50 unità produttive e i siti operativi, ottenendo la certificazione ISO 9001 per la qualità, la ISO 14001 per la gestione ambientale e la OHSAS 18001 per la salute e sicurezza sul lavoro. Il riconoscimento giunge al termine di un lungo percorso di verifiche e controlli, con 111 audit, per complessive 171 giornate di valutazione e analisi.

### Marzo

- È stata stipulata una *Facility Agreement intercompany* con efficacia dal 1 marzo 2012 e scadenza 4 marzo 2014, di importo pari a 600 milioni di euro, a valere sul Backup Facility Agreement sottoscritto da Ferrovie dello Stato Italiane ed un pool di istituti bancari in data 4 marzo 2011; analogamente alla Backup Facility Agreement principale, le linee intercompany hanno caratteristiche di linee general purpose, committed e revolving.
- Dal mese di Marzo Trenitalia stampa i propri biglietti ferroviari su carta ecologica certificata secondo gli standard del Forest Stewardship Council. Grazie all'accordo tra la Divisione Passeggeri N/I e Postel S.p.A. – l'azienda fornitrice dei tagliandi – circa 10 milioni di biglietti stampati ogni mese potranno fregiarsi di questa importante certificazione.
- È attivo dal primo marzo il nuovo Portale Frecciarossa su tutti i convogli AV di Trenitalia lungo la rotta Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno. Il nuovo servizio di intrattenimento, realizzato da Trenitalia e Telecom Italia, offre una ricca programmazione di film, fiction televisive, cartoon, documentari, musica disponibile grazie a Cubovision.

- Nel corso del mese di marzo è stata sottoscritta l'intesa triennale che consentirà a Trenitalia di vendere i propri prodotti in oltre 5500 agenzie di viaggio distribuite in tutta Italia. L'accordo con le Associazioni di Viaggio, Fiavet, Assotravel e Assoviaggi, consolida e rafforza la collaborazione fra Trenitalia e le agenzie di viaggio e consentirà ai clienti di fruire di sempre migliori condizioni commerciali e di procedure di acquisto semplici, veloci e convenienti.
- Il 12 marzo la piattaforma web "Trenitalia.com" è stata giudicata il migliore "pianificatore di viaggio". L'annuncio è stato dato da Sim Kallas, Vicepresidente e Commissario per la Mobilità e Trasporti della Commissione Europea. A decretarlo sono stati migliaia di cittadini europei che attraverso il voto elettronico hanno espresso il loro giudizio.

### **Aprile**

- Grazie alla partnership fra Trenitalia e Regus, il fornitore leader mondiale di spazi di lavoro flessibili, i titolari di Cartafreccia Oro e Platino possono accedere, oltre che nei FrecciaClub delle principali stazioni Italiane, anche nei dieci centri Regus, tutti facilmente raggiungibili ed in aree di grande prestigio.

### **Maggio**

- Per festeggiare i cento milioni di viaggi sulle Freccie di Trenitalia è stato lanciato il concorso a premio riservato a chi dal 1 maggio al 30 settembre sceglierà di muoversi a bordo delle Freccie; in palio una Fiat 500 Pop Star al mese da maggio a settembre.

### **Giugno**

- In data 26 giugno Trenitalia e Amadeus, leader nella distribuzione e nella fornitura di tecnologie avanzate per l'industria globale dei viaggi e del turismo, hanno firmato un accordo per la distribuzione dei servizi di trasporto della Società attraverso tutti i canali Amadeus. Gli agenti di viaggio, quindi, potranno prenotare posti sulle Freccie anche attraverso il sistema di distribuzione globale Amadeus che connette circa 91 mila punti vendita in tutto il mondo. Gli Agenti di Viaggio che usano la piattaforma Amadeus Selling Platform potranno accedere ai nostri servizi e prenotarli in modo semplice e standardizzato attraverso la soluzione di ricerca aerea/ferroviaria Flybyrail e la soluzione pensata esclusivamente per i servizi ferroviari Rail Agent Track.

### **Luglio**

- In data 11 luglio Trenitalia ha acquisito dall'altro socio, Veolia Transdev, il 16,7% della partecipazione in Trenitalia Veolia Transdev -Thellò passando così ad una percentuale del capitale sociale del 66,7%.
- A seguito dell'ultimazione delle consegne da parte del fornitore Alstom a Cisalpino AG dei 14 treni ETR 610 avvenuta a fine 2011, i due azionisti di Cisalpino AG hanno deciso di procedere alla separazione dell'originario contratto di fornitura, stipulato nel 2006 con Alstom, prevedendo l'assegnazione dei diritti e degli obblighi connessi in modo paritetico a ciascuno dei soci e prevedendo inoltre il successivo trasferimento della proprietà dei treni e subentro nel finanziamento concesso da Eurofima per l'acquisto dei treni. L'attuazione del piano prima citato è stata realizzata in due fasi, la prima fase si è conclusa il 16 luglio con la sottoscrizione di uno specifico atto tra Trenitalia, SBB, Cisalpino ed Alstom denominato "*Split and Assignment Agreement*", con il quale sono stati regolati gli aspetti relativi al trasferimento dei

diritti ed obblighi contrattuali. La seconda fase si è perfezionata il 20 dicembre 2012 con il trasferimento dei 7 treni ed il subentro di Trenitalia nel finanziamento Eurofima attraverso la capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

- In data 20 luglio è stato sottoscritto il rinnovo del contratto aziendale collettivo tra i rappresentanti della Società e le principali Organizzazioni Sindacali.
- In data 31 luglio l'Assemblea degli Azionisti di Trenitalia ha provveduto a rinnovare il Consiglio di Amministrazione la cui scadenza è stata prevista con l'approvazione del bilancio 2014.

### **Agosto**

- In data 19 agosto, alla presenza del Presidente del Consiglio Mario Monti ed in anteprima mondiale, è stato presentato a Rimini il Frecciarossa 1000, il nuovo treno Alta Velocità che farà parte della flotta Trenitalia la cui costruzione dei primi 50 esemplari è stata affidata alla RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Tale treno raggiungerà la velocità massima di 400 km/h e ridurrà il tempo di percorrenza della tratta Roma-Milano a 2 ore e 15 minuti.

### **Settembre**

- In data 18 settembre il mock up del Frecciarossa 1000 è stato presentato all'InnoTrans di Berlino, la fiera Internazionale delle innovazioni tecnologiche del mondo del trasporto. Dopo la trasferta tedesca, il Frecciarossa 1000 è stato presentato ad ottobre a Bruxelles e, al rientro in Italia ha proseguito il suo tour nelle principali città italiane: Milano (ottobre), Napoli (novembre) e Roma (dicembre). Farà poi tappa, nel 2013 a Bologna e Firenze.
- In data 20 settembre è stato siglato ad Assisi tra il Ministro dell'Ambiente, Corrado Clini, e l'Amministratore Delegato di Gruppo un patto sull'ambiente con l'obiettivo di aumentare la circolazione delle merci su rotaia. La firma è avvenuta nell'ambito del "Meeting Internazionale sull'ambiente".
- Il 24 settembre sulla linea Bari – Lecce, al passaggio a livello della Strada Provinciale 7 a Cisternino (BR) è avvenuto un drammatico incidente. Un camion ha indebitamente attraversato il passaggio a livello mentre le sbarre erano in chiusura rimanendo sulla sede ferroviaria. L'impatto con il Frecciargento 9351 (Roma - Lecce), partito da Brindisi, è stato inevitabile. A causa dell'incidente, il Macchinista del Frecciargento è deceduto, mentre tra i viaggiatori ci sono stati 10 feriti per i quali si è reso necessario il ricovero negli ospedali limitrofi per accertamenti, mentre altri 15 viaggiatori sono stati medicati sul posto.

### **Ottobre**

- Nel corso del mese di ottobre le Frecce di Trenitalia e la Capogruppo FS Italiane hanno promosso la campagna di comunicazione e sensibilizzazione sul tema della salute, dei diritti e della sicurezza delle donne con il patrocinio del Ministero della Salute e del Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali. Per tutto il mese stazioni, treni ed Alta Velocità si sono tinti di rosa diventando teatro di iniziative volte alla sensibilizzazione sui temi della prevenzione. Sono state svolte consulenze gratuite a bordo di due Frecciarossa sulla rotta Milano – Roma, mentre su tutta la flotta Frecce e nei Frecciapclub sono stati distribuiti i vademecum contenenti consigli ed indicazioni utili. A tale iniziativa è stata abbinata la promozione "2X1" per chi viaggia in compagnia di una donna a bordo delle frecce e uno speciale menù

rosa da gustare nelle carrozze ristorante, accompagnato da consigli utili per una sana e corretta alimentazione e con le degustazioni di vini prodotti esclusivamente da donne.

- Aggiudicata la gara per la fornitura di 70 elettrotreni monopiano per il Trasporto Regionale con un investimento complessivo previsto di 350 milioni di euro. Trenitalia ha aggiudicato la fornitura alla Alstom Ferroviaria S.p.A., che produrrà i treni in Italia.
- Primo bilancio trimestrale dell'iniziativa lanciata in luglio per gli "amici a 4 zampe". Cinquemila biglietti venduti per i cani di media e grossa taglia in viaggio sulle frecce. L'iniziativa ha aperto le porte delle Freccie anche ai cani di taglia grande; da allora, quasi un treno su cinque ha ospitato a bordo un cane. Il successo nei numeri trova riscontro anche nell'alto gradimento espresso dalla clientela e ha permesso di consolidare il progetto mettendolo definitivamente a regime da inizio ottobre.
- In data 19 ottobre è stata emessa la nuova carta di credito *cobranded* "Diners Club Freccia". La nuova carta permette di accedere a particolari servizi esclusivi e di accumulare velocemente punti CartaFRECCIA, la carta fedeltà di Trenitalia.

### **Novembre**

- Nel corso del mese di Novembre, per il quarto anno consecutivo, Trenitalia è presente al "*World Travel Market*" di Londra, appuntamento riservato al *trade* turistico internazionale. Con lo slogan "Trenitalia, *Rail Excellence and more*", si è inteso rafforzare verso gli operatori del settore e stampa professionale l'attenzione della società verso la propria clientela, offrendo anche nuove forme di collaborazione con i principali *tour operators*.

### **Dicembre**

- Il 12 dicembre, Trenitalia ha presentato le offerte riservate agli studenti per viaggiare in Italia ed all'estero. L'evento organizzato dall'AIIESEC – Associazione studentesca che promuove lo scambio internazionale di studenti, con il patrocinio del Ministero della Cooperazione Internazionale e l'Integrazione, ha visto la partecipazione di centinaia di studenti provenienti da tutte le Università Italiane che hanno avuto l'opportunità di conoscere le offerte a loro dedicate per viaggiare nel nostro paese. Particolare focus è stato posto sul prodotto Interrail che, a 40 anni dalla sua nascita, riesce sempre più ad attrarre i giovani di tutta Europa. Il pass permette di viaggiare liberamente sulle reti ferroviarie dei 30 paesi europei aderenti alla comunità Interrail.
- Il 20 dicembre si perfeziona la seconda parte dell'accordo Trenitalia, SBB, Cisalpino ed Alstom denominato "*Split and Assignment Agreement*", come riferito in precedenza.

## QUADRO MACROECONOMICO

A quattro anni circa dal manifestarsi della crisi finanziaria americana, l'economia mondiale è ancora in affanno. Nel corso del 2012 la crescita economica globale si è indebolita ulteriormente, condizionata sia dal rallentamento del commercio mondiale che dalla persistente incertezza del processo di consolidamento delle finanze pubbliche negli Stati Uniti e dalle accresciute tensioni sul debito sovrano di alcuni paesi dell'area euro. In questo quadro, continua a permanere una notevole divergenza tra il contributo alla crescita economica globale dei paesi avanzati e quello dei paesi emergenti e di recente industrializzazione. Per questi ultimi, infatti, l'economia è cresciuta, in termini di variazione percentuale del PIL, anche quest'anno a ritmi sostenuti (+5,1 per cento), trainata soprattutto da Cina (+7,8 per cento) e India (+4,7 per cento). Decisamente più contenuto è stato invece il contributo alla crescita economica globale dei paesi avanzati (+1,3 per cento), a cui hanno contribuito in maniera contrapposta gli Stati Uniti con un tasso del +2,3 per cento e l'area dell'euro con una flessione pari a -0,4 per cento (Fonte: *International Monetary Fund* – IMF). Complessivamente, l'economia mondiale è cresciuta del 3,0 per cento rispetto al 3,9 per cento del 2011. In decelerazione anche il commercio mondiale, che ha segnato un +2,6 per cento nell'anno appena trascorso rispetto al +7,2 per cento registrato nel precedente.

Dati economici mondiali		2011	2012
<b>PIL</b>		(variazioni % su anno precedente)	
<b>Mondo</b>		3,9	3,0
<b>Paesi avanzati</b>			
	USA	1,8	2,3
	Regno Unito	0,9	-0,2
	Area euro	1,5	-0,4
<b>Paesi emergenti</b>			
	Cina	9,3	7,8
	India	7,3	4,7
	America Latina	4,7	2,4
<b>Commercio mondiale</b>		7,2	2,6
<b>Petrolio</b>		(\$ per barile)	
	<b>Brent</b>	111,6	112,1

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013

Nell'area dell'euro, le persistenti tensioni sui mercati causate dalla crisi dei debiti sovrani si sono allentate solo nella seconda parte dell'anno, in seguito agli interventi della BCE. Tuttavia, l'elevata disoccupazione, nonché la debolezza della domanda interna, hanno continuato a frenare la dinamica di fondo della crescita.

Complessivamente, il prodotto interno lordo dell'area è diminuito dello 0,4 per cento e, seppure in un quadro di rallentamento generalizzato, si è evidenziato un divario di crescita fortemente disomogeneo tra gli stati

Uem, dove i paesi della *core Europe* hanno registrato un rallentamento meno marcato rispetto a quelli periferici.

La Germania, il cui PIL è cresciuto dello 0,9 per cento, rimane il punto di riferimento dell'area euro, seguita dalla Francia che, alle prese con cospicue misure di austerità, ha registrato un tasso di crescita dello 0,1 per cento. Tra i paesi periferici, invece, spiccano le prestazioni negative del Portogallo (-3,1 per cento) e della Grecia (-6,4 per cento).

L'inflazione dell'Uem, diminuita rispetto all'anno precedente, si è attestata nel 2012 al 2,5 per cento, favorita dalla decelerazione dei prezzi dei prodotti energetici avvenuta nella seconda parte dell'anno.

<b>Dati economici Area Euro</b>		<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>PIL</b>		(variazioni % su anno precedente)	
<b>Area Euro</b>		<b>1,5</b>	<b>-0,4</b>
Germania		3,1	0,9
Francia		1,7	0,1
Italia		0,6	-2,1
Spagna		0,4	-1,4
<b>Inflazione</b>		(variazioni % su anno precedente)	
<b>Area Euro</b>		<b>2,7</b>	<b>2,5</b>
Germania		2,5	2,2
Francia		2,3	2,2
Italia		2,9	3,3
Spagna		3,1	2,4
<b>Domanda interna</b>		(variazioni % su anno precedente)	
<b>Area Euro</b>		<b>0,5</b>	<b>-1,9</b>
Germania		2,6	-0,2
Francia		1,7	-0,5
Italia		-0,9	-4,7
Spagna		-1,9	-3,8

Fonte dati : *Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013*

La domanda interna dell'area dell'euro, fortemente condizionata sia dalle manovre correttive di finanza pubblica - peraltro indispensabili per evitare più gravi conseguenze sull'attività e sulla stabilità economica - sia dalla debolezza dei consumi delle famiglie, è diminuita sensibilmente (-1,9 per cento contro il +0,5 per cento del 2011). Anche in questo caso, si riscontrano evidenti divergenze tra i paesi Uem: contrazioni più contenute si registrano per Germania (-0,2 per cento) e Francia (-0,5 per cento) rispetto a quelle più marcate di Italia (-4,7 per cento) e Spagna (-3,8 per cento).

In Italia, il sistema economico ha registrato nel 2012 un deciso rallentamento, a causa sia delle tensioni sui mercati finanziari sia dell'effetto sul reddito disponibile delle manovre correttive di finanza pubblica. Inoltre, il forte evento sismico verificatosi nel mese di maggio nel nord Italia, in una zona ad alta concentrazione industriale e tecnologica, ha prodotto un ulteriore impatto negativo su tutta l'economia del Paese.

L'andamento del PIL ha mostrato una diminuzione dello 0,8 per cento nel 1° trimestre dell'anno e dello 0,7 per cento nel 2° trimestre. Un calo più contenuto si è registrato nel 3° trimestre (-0,2 per cento), seguito tuttavia da un'ulteriore flessione pari a -0,6 per cento nel 4° trimestre. Complessivamente, in media d'anno, la

diminuzione del PIL si è attestata al 2,1 per cento, rispetto ad una modesta crescita dello +0,6 per cento segnata nel 2011.

I consumi delle famiglie hanno continuato a contrarsi in tutte le componenti, riflettendo il prolungato calo del reddito disponibile e la forte incertezza generale. Particolarmente accentuata è stata la flessione nel comparto dei beni durevoli. Indicativo, a tal proposito, il calo generalizzato delle immatricolazioni di autovetture che nel 2012 si è attestato ai minimi storici dal 1979.

Il tasso d'inflazione medio annuo (NIC) per il 2012 è risultato in Italia del 3,0 per cento, in leggero aumento di due decimi di punti percentuali rispetto al 2,8 per cento del 2011.

In forte aumento anche il tasso di disoccupazione, arrivato a toccare a dicembre la quota di 11,2 per cento; da segnalare, in particolare, che quello giovanile ha raggiunto il 36,6 per cento nello stesso periodo (Fonte: ISTAT). Nel 2012 le aziende italiane hanno usufruito di 1.090 milioni di ore di cassa integrazione a fronte dei 973 milioni del 2011, registrando un aumento del 12 per cento su base annua.

<b>Dati economici Italia</b>	<b>I trim.</b>	<b>II trim.</b>	<b>III trim.</b>	<b>IV trim.</b>
(variazioni % )				
<b>PIL</b>	-0,8	-0,7	-0,2	-0,6
<b>Domanda interna</b>	-1,6	-1,2	-0,7	-0,6
Spesa delle famiglie	-1,4	-1,2	-1,0	-0,6
Spesa delle AP e ISP	-0,1	0,1	-0,3	-0,4
<b>Investimenti fissi lordi</b>	-4,1	-2,0	-1,4	-1,6
Costruzioni	-3,6	-1,2	-1,4	-1,9
Altri beni di investimento	-4,7	-3,0	-1,3	-1,3
<b>Importazioni di beni e servizi</b>	-3,5	-0,5	-1,4	0,1
<b>Esportazioni di beni e servizi</b>	-0,5	1,0	0,5	0,0

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013



## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nel 2012 il forte rallentamento del ciclo economico registrato in Italia ha avuto effetti negativi sull'intero settore dei trasporti, differenziati nelle diverse modalità passeggeri e merci.

Il settore merci, riflettendo il brusco calo della produzione industriale (-6,7%) e degli scambi commerciali (export +3,5% rispetto al +11,4% del 2011; import -5,2% rispetto al +9,5% dell'anno precedente), ha evidenziato una flessione generalizzata. Nel trasporto aereo il calo delle tonnellate movimentate è stato del 4,9%; tra gli aeroporti nazionali, lo scalo di Milano Malpensa si è posizionato al primo posto per volume di merci movimentate nel 2012 (406 mila tonnellate), con una diminuzione del 7,8% rispetto al 2011. Al secondo posto, lo scalo di Roma Fiumicino con circa 136 mila tonnellate movimentate (-4,9% rispetto all'anno precedente). Anche il traffico autostradale ha mostrato un quadro di perdurante contrazione: in termini numerici sono stati percorsi circa 17 milioni di veicoli km pesanti con una flessione, rispetto al 2011, del 7,5%. Ha continuato a diminuire il trasporto marittimo di container i cui dati, fermi al primo semestre dell'anno, hanno registrato un calo del 5,1%.

Allo stesso modo, nel settore passeggeri si sono registrate dinamiche negative, in misura più o meno marcata, per tutte le modalità. Nel trasporto aereo i passeggeri trasportati nel corso del 2012 sono stati 147 milioni, con una contrazione dell'1,3% (corrispondente a circa due milioni di passeggeri in meno), risultante di una diminuzione più marcata per la componente nazionale (-5,2%) e di una leggera crescita per quella internazionale (+1,7%). Gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, i due scali maggiori per traffico passeggeri complessivo, hanno subito una contrazione dell'1,8% e del 4% rispettivamente. Più significativa è risultata nel 2012 la contrazione dei volumi del traffico autostradale con una flessione, misurata in veicoli km leggeri, del 7% rispetto all'anno precedente. Nel trasporto marittimo, dopo diversi anni di crescita, il trasporto crocieristico ha scontato gli effetti della crisi economica con una contrazione dello 0,8% rispetto all'anno precedente.

In Italia, dove poco più della metà dell'economia complessiva è considerata aperta alla concorrenza, il grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario è tra i più elevati d'Europa, fatto che consente l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso del 2012 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha infatti rilasciato un nuovo certificato di sicurezza e ne ha aggiornati/rinnovati 20. Il traffico realizzato dagli operatori terzi sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana è aumentato di circa il 28% rispetto all'anno precedente, raggiungendo aliquote pari a circa il 3,6% e 27,3% in termini di treni km nei settori passeggeri e merci rispettivamente.

### **I risultati di traffico delle principali imprese ferroviarie europee**

Nel corso dell'intero 2012, la domanda di trasporto ferroviario in Europa è stata caratterizzata da una generalizzata debolezza che ha interessato in misura più marcata il settore delle merci ed in misura minore quello dei viaggiatori. La domanda complessiva si è ridotta infatti del 7,4% in termini di tonnellate km e dello 0,9% in termini di viaggiatori km.

La contrazione del trasporto ferroviario delle merci ha trovato la sua causa principale nell'andamento congiunturale negativo delle importazioni, in particolare in quei settori di mercato che utilizzano in misura

preponderante la modalità ferroviaria. A titolo di esempio, nel mercato delle auto si è avuto un calo delle immatricolazioni dell'8,2% nei 27 paesi dell'Unione Europea. Tra le imprese ferroviarie del settore merci, la DB AG (Germania) è stata l'impresa più abile, con una perdita dei volumi contenuta rispetto alla media europea e pari al -5,9% rispetto al 2011; di contro, SNCF (Francia) e PKP (Polonia) hanno registrato, rispettivamente, perdite dell'11,1% e del 11,5% mentre il calo dei volumi di traffico gestiti dalla RENFE (Spagna), pari al -7,5%, è risultato in linea con la media UE.

Nel trasporto viaggiatori spicca, unica in controtendenza tra le imprese ferroviarie più importanti, la DB AG (Germania) con una crescita del +4,3%. In media europea i cali della SNCF (Francia), con il -0,4%, e della RENFE (Spagna) con il -0,8%.

## RAPPORTO CON I CLIENTI

### Segmento Passeggeri Nazionali e Internazionali - Mercato

Il 2012 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta del segmento Mercato e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; l'offerta del segmento ha segnato un +5,1% dell'offerta complessiva.

La politica di pricing per tutti i prodotti della DPNI (Frecce e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione rappresentato da una nuova struttura di *pricing*, proposta alla clientela a partire dal 10 Giugno 2012. Si tratta in particolare di tre offerte, mix di flessibilità e convenienza: BASE-ECONOMY-SUPERECONOMY. Le Offerte Economy e SuperEconomy sono caratterizzate da una struttura con più punti di prezzo che hanno registrato vendite di oltre 9.000.000 di biglietti, prevalentemente nel secondo semestre.

Accanto alla gamma di riferimento appena descritta, nel corso del 2012, sono state proposte alla clientela delle offerte disegnate ad hoc per specifici target di clientela o ideate per occasioni speciali, legate ad eventi particolari.

Per tutti i prodotti della Divisione Passeggeri sono state attivate ad esempio:

- Carta Freccia Day per i possessori di Cartafreccia, ai quali è stato offerto uno sconto del 50% per viaggiare il sabato (valida fino al 9 giugno 2012);
- Festa della Donna 2x1 per i viaggi in occasione della festa della donna, con la possibilità di acquistare un biglietto valido per due persone (di cui almeno un componente donna) al prezzo di uno;
- S.Valentino 2x1 per i viaggi in occasione di S.Valentino, con la possibilità di acquistare un biglietto valido per due persone al prezzo di uno.

Ai soli viaggiatori delle Frecce sono state dedicate le seguenti offerte commerciali:

- **2x1 Frecciarosa**, nell'ambito del Progetto istituzionale Frecciarosa, nato per sensibilizzare la prevenzione dei tumori al seno; per i viaggi nel mese di ottobre è stato offerto un biglietto valido per due persone (di cui almeno un componente donna) al prezzo di uno per partenze dalle ore 11 alle ore 14 e per l'intera giornata del sabato;

- **Internazionali BNL d'Italia**, in occasione dell'evento sportivo degli Internazionali di Tennis a Roma, dal 12 al 21 maggio 2012 agli spettatori dell'evento è stato offerto lo sconto del 10% per viaggi di sola andata con destinazione Roma o di andata e ritorno da Roma;
- **Bimbi Gratis**, ai titolari Cartafreccia a bordo delle Freccie è stata offerta, per tutto il secondo semestre, la gratuità dei viaggi dei ragazzi fino a 12 anni non compiuti ( dal 9 dicembre 2012 estesa fino a 15 anni non compiuti) accompagnati dai clienti fidelizzati.

Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di vantaggi esclusivi (come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi). Nuovi prodotti sono stati lanciati sul mercato: il cofanetto regalo "città in viaggio", l'unico esistente con il viaggio sulle Freccie incluso, nato dalla collaborazione con il Gruppo italiano Boscolo, la carta di credito co-branded, con servizi di qualità, in collaborazione con Diners.

Il 2012 ha segnato l'ingresso di Trenitalia nel mondo del marketing sportivo, con accordi con gli Internazionali d'Italia di Tennis, la Federazione Italiana Rugby e, soprattutto, la partnership, per l'intera stagione, con le squadre di calcio che si trovano sul network Frecciarossa: Juventus, Torino, Milano, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio, Napoli.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dal 95,2% del 2011 al 96,9% del 2012. Il miglioramento, invece, del servizio reso alla clientela trova riscontro anche nei dati di soddisfazione della clientela rilevati da soggetti esterni alla società dove il livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, è risultata pari al 93,2% (in linea con i risultati rilevati a fine 2011), con punte del 96,1% per il Frecciarossa.

Le principali novità introdotte nel corso del 2012 sono state:

## Frecciarossa

Sono proseguite, nel corso dell'anno, le lavorazioni di restyling sulla flotta ETR500 per il nuovo Frecciarossa, con la progressiva estensione dei nuovi livelli di servizio Executive, Business, Premium e Standard portando a compimento la quasi totalità della flotta.

A maggio è stata ultimata la trasformazione dell'intera offerta no-stop tra Milano e Roma, mentre, a fine anno è stata raggiunta una percentuale di conversione dell'offerta complessiva Frecciarossa di oltre il 90%.

E' stata lanciata la nuova numerazione posti "Tipo aeronautico" su tutta la flotta da Giugno 2012.

Nell'ottica del miglioramento continuo dell'esperienza di viaggio, sono stati implementati e migliorati i sistemi tecnologici di bordo a disposizione della clientela con:

- avvio a regime del nuovo Portale Frecciarossa
- il consolidamento ed il miglioramento del servizio WIFI e UMTS
- l'arricchimento del palinsesto dei monitor di carrozza (informazioni di viaggio, intrattenimento, news, comunicazioni commerciali)

Per quanto riguarda l'offerta commerciale si evidenzia:

- una rimodulazione del sistema di collegamenti Milano – Torino: un nuovo collegamento mattutino, grazie al quale è stato raggiunto il totale di 5 treni tra le 6.30 e le 9 in direzione Torino-Milano e due nuovi collegamenti in direzione Milano-Torino in fascia pomeridiana;
- Più estesa copertura del bacino metropolitano di Milano, con nuove fermate a Porta Garibaldi (da 10 a 12 fermate) e Rogoredo (da 14 a 16 fermate);
- il potenziamento dei collegamenti da/per Roma Tiburtina (da 4 a 16 fermate) e nuovi collegamenti su Salerno (da 8 a 10 treni al giorno);
- ottimizzazione dell'offerta serale Milano-Roma;
- Revisione degli orari dei treni dell'offerta periodica per la ricerca della massima efficienza e una migliore sinergia con Frecciargento.

## Frecciargento

Nel corso del 2012 tutta la flotta Frecciargento è stata interessata da importanti investimenti al fine di elevare il comfort e la fruibilità di servizi tecnologici:

- avvio del servizio WIFI e UMTS in fase sperimentale sugli ETR 600;
- nuova numerazione posti "Tipo aeronautico" su tutta la flotta da Giugno 2012;
- rinnovamento livrea esterna;
- avvio a regime del palinsesto dei monitor di carrozza (informazioni di viaggio, intrattenimento, news, comunicazioni commerciali).

L'offerta Frecciargento nel 2012 è stata caratterizzata da:

- Aumento dei collegamenti Roma-Venezia, nelle fasce a maggiore domanda, con l'inserimento di 3 nuove coppie. Si è completato, così, il rafforzamento della rotta iniziato a giugno 2011 e l'offerta totale è passata da 30 a 36 collegamenti.
- Razionalizzazione dell'offerta tra Roma e la Puglia:
  - Riduzione di una coppia Roma-Bari, che registrava bassi livelli di load factor (LF) .
  - Azione di omogeneizzazione delle fermate dei 6 treni Roma - Lecce che compongono l'offerta totale.
- Revisione dell'orario del collegamento tra Reggio Calabria – Roma con un anticipo della partenza di 33 minuti per migliorare il sistema di coincidenze per i clienti del bacino calabrese nelle stazioni di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Lamezia Terme.

## Frecciabianca

Il prodotto Frecciabianca viaggia su linee tradizionali e serve 3 principali direttrici: la Trasversale Padana (To-Mi-Ve/Ud/Ts), l'Adriatica (To/Mi-Bo-An-Ba/Le/Ta) e la Tirrenica Nord (Rm-Ge-Mi).

A partire dal cambio orario di Dicembre 2012 sono entrati nel perimetro Frecciabianca anche i collegamenti "Altri ES\*" effettuati con ETR 460 relativi alle direttrici Roma – Reggio Calabria e Roma – Ravenna.

## **Internazionale**

Il prodotto Internazionale, rispetto al 2011, ha avuto il pieno di esercizio del collegamento Venezia – Parigi (operato dalla società Thello) con risultati confortanti in termini di load factor e di soddisfazione dei clienti. Nel periodo da giugno a settembre ci sono state varie interruzioni del valico del Brennero di Domodossola (per lavori al valico del Sempione) e una frana in territorio svizzero con trasbordi con mezzi sostitutivi (bus). E' stato ripristinato il collegamento Roma – Parigi ed inaugurato anche il nuovo collegamento Milano – Monaco di Baviera (dicembre 2012).

Inoltre è stata ampliata l'offerta School Group Europe sui nuovi collegamenti.

## **Segmento Passeggeri Servizio Universale**

Il linea con quanto previsto dal contratto di servizio per la lunga percorrenza all'articolo 12, a seguito della verifica della sostenibilità economica dell'accordo, con l'orario 2012 ha preso avvio il nuovo modello di offerta definito dal committente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale offerta prevede che alcuni treni notte provenienti dal Sud si attestino sull'hub di Roma, da questo hub i passeggeri che proseguono il loro viaggio verso le città del nord Italia potranno proseguire il loro viaggio utilizzando i treni Alta Velocità.

Per tali viaggiatori è stata ideata l'offerta commerciale Notte + AV con la quale Trenitalia, in ottica di garanzia e sostegno del mercato, propone un prezzo agevolato, per chi utilizza per un unico viaggio un treno Notte e un treno Alta Velocità, anche per la parte di viaggio a bordo delle Freccie in ottica di una ricerca di maggiore efficienza ed a garanzia della continuità territoriale.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata del 95% rispetto al 92,5% fatto registrare nel corso dell'anno precedente. Il livello di soddisfazione complessiva del viaggio, invece, a fine anno è stato del 83,0% con un miglioramento rispetto all'anno precedente (80,9%).

Il prodotto Intercity, infine, è stato caratterizzato da una revisione delle composizioni che ha toccato il segmento fuori dal perimetro del contratto di servizio con lo Stato prevedendo operazioni di adeguamento dell'offerta conseguenti all'andamento del mercato.

## **Trasporto Regionale**

Nel 2012 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 6,11%, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente alle indicazioni delle Regioni committenti che hanno comportato un incremento delle tariffe regionali mediamente del 6,9%, ed una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi richiesti.

Nel corso del 2012 sono mutate per ben due volte le disposizioni normative relative alla regolazione della concorrenza del servizio di trasporto di pubblica utilità. Il Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012

“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività” all’art. 25 ha inserito l’obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti impedendo alle Regioni la possibilità di poter rinnovare i contratti per ulteriori sei anni.

Il quadro normativo è, poi, mutato completamente a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20 luglio 2012 che ha abrogato l’obbligo di assegnazione tramite gara per i servizi *di pubblica utilità* dando la possibilità de facto a rinnovare/rinegoziare i Contratti di Servizio. Tale orientamento ha favorito la proroga del Contratto di Servizio in Emilia fino al 30 giugno 2015 avvenuta con delibera n.830 del 18 giugno 2012.

Va ricordato che l’apertura alle gare, pur non essendo più obbligatoria, è comunque ammessa e che alcune Regioni hanno confermato la loro volontà di procedere in tal senso. Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero dell’Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d’Aosta e “servizi indivisi” dell’area Nord-Est) l’attività di negoziazione è ancora in essere. Per quanto concerne le fonti di finanziamento del Contratto stesso, è da segnalare che le stesse si sono ridotte di circa 45,5 milioni di euro; 23,7 milioni di euro sono stati trasferiti nella disponibilità della regione Valle d’Aosta senza trasferire alla stessa la titolarità del contratto. Per questi è in corso tra i Ministeri competenti la ricerca della soluzione tecnica che possa consentire a Trenitalia di incassarne i corrispettivi. Per circa 21,8 milioni di euro Trenitalia, in coerenza con le indicazioni ricevute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha continuato, per tutto il 2012, ad erogare i servizi allo stesso livello dell’anno precedente.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti la performance è peggiorata di 1,1 punti percentuali, passando dal 94,1% del 2011 al 93,0% del 2012.

I dati di *customer satisfaction* fanno, invece, registrare miglioramenti, in particolare per quanto riguarda la qualità percepita sulle pulizie a bordo dei treni regionali che evidenzia un miglioramento rispetto al 2011 passando dal 46,2% del 2011 al 50,2% del 2012, mentre la soddisfazione della clientela relativamente al viaggio nel complesso è passata dal 71,6% al 71,9%.

La Divisione ha avviato un’azione di comunicazione denominata “Operazione treni puliti”. “Operazione treni puliti” è una mostra video-fotografica che Trenitalia ha offerto ai viaggiatori delle stazioni dei capoluoghi di Regione e delle maggiori Province per illustrare l’impegno che ogni giorno viene messo in campo per rendere i treni puliti e decorosi. Obiettivo del racconto video-fotografico è di coinvolgere il pubblico sull’incidenza economica e sociale degli atti vandalici (rottura vetri e plafoniere, tagli e scritte ai sedili, scarico di estintori, ecc.) e di inciviltà (scarpe sui sedili, rifiuti abbandonati in treno, ecc.) che comportano grossi sprechi di tempo e di denaro, “sottratti” alle attività migliorative del servizio.

## Cargo

Il 2012 ha fatto registrare, a livello nazionale, un calo tendenziale della produzione industriale del -6,2% (dati Centro Studi Confindustria), mentre nell’area Euro il calo tendenziale è risultato più attenuato attestandosi intorno al -2,3% (dati Eurostat). Questo contesto macroeconomico ha riversato i propri effetti sul trasporto delle merci sia in Italia sia all’Estero.

Secondo quanto pubblicato da UIC la flessione dei volumi trasportati per ferrovia è risultata essere consistente per tutte le maggiori imprese Ferroviarie: Trenitalia Cargo -3,1%, DB -5,9%, RENFE -7,5%, SNCF -11,1%. Le tonnellate trasportate invece per via stradale, secondo i dati pubblicati dalla Rete Autostradale, hanno risentito

di un calo del -7,1% rispetto all'anno precedente. Peraltro, per difendere la quota modale stradale il traffico su gomma, sia in import che in export ha praticato una ulteriore contrazione dei prezzi di vendita con riduzioni fino al -9% in Export e al -13% in Import.

Sui risultati della Divisione Cargo ha influito inoltre in maniera consistente la riduzione dei traffici internazionali soprattutto per i trasporti da e verso Germania, Austria, Francia, Polonia e Ungheria, flessione che la Divisione è riuscita a controbilanciare con un incremento del traffico nazionale, incremento che è stato ancor più significativo nel segmento combinato.

Tutti i settori merceologici hanno risentito in egual misura della crisi, con flessioni più marcate nelle filiere del Convenzionale che utilizzano maggiormente la modalità ferroviaria come Siderurgia e Automotive mentre il trasporto Intermodale ha registrato una buona tenuta soprattutto grazie ai traffici di container da e verso i porti di Genova e La Spezia.

In questo scenario la Divisione Cargo ha realizzato un mix di offerta finalizzato a bilanciare il calo dei traffici convenzionali con traffici intermodali difendendo le sue quote di mercato attraverso la fidelizzazione della propria clientela mediante la promozione di servizi ulteriori in grado di offrirne di ancor più competitivi.

## ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

### Conto economico

Al fine di una corretta comparazione dei dati di conto economico della società del 2012 con quelli dell'esercizio precedente, è opportuno evidenziare che, fino alla data di efficacia del conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a Trenord S.r.l. avvenuta il 3 maggio 2011, le voci dei ricavi e dei costi operativi del 2011 contengono tutti i costi afferenti il ramo poi conferito con contestuale riaddebito degli stessi alla voce "altri ricavi"; il cambiamento di perimetro tra i due periodi non determina effetti significativi a livello di Margine operativo lordo.

	2012	2011	Variazione
<b>Ricavi operativi</b>	<b>5.498,0</b>	<b>5.708,0</b>	<b>(210,0)</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.279,3	5.406,4	(127,1)
- Altri proventi	218,7	301,7	(83,0)
<b>Costi operativi</b>	<b>(4.147,8)</b>	<b>(4.317,0)</b>	<b>169,2</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>1.350,2</b>	<b>1.391,0</b>	<b>(40,8)</b>
Ammortamenti	(924,6)	(859,6)	(65,0)
Svalutazioni e perdite /riprese di valore	(7,3)	(35,3)	28,0
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>418,3</b>	<b>496,2</b>	<b>(77,9)</b>
Proventi ed oneri finanziari	(202,3)	(233,6)	31,3
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>216,0</b>	<b>262,6</b>	<b>(46,6)</b>
Imposte sul reddito	(9,5)	(106,3)	96,8
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>206,5</b>	<b>156,4</b>	<b>50,1</b>

*importi in milioni di Euro*

Il 2012 registra un sostanziale miglioramento del Risultato Netto pari a 50,1 milioni di euro rispetto al 2011 (+32%). Infatti, il risultato netto dell'esercizio 2012 si attesta ad un valore positivo di 206,5 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con un utile di 156,4 milioni di euro.

Il Margine Operativo Lordo passa da 1.391,0 milioni di euro del 2011 a 1.350,2 milioni di euro del 2012 con una contrazione del 2,9%, tuttavia l'incidenza sui ricavi operativi per il 2012 pari al 24,6% migliora rispetto ad un 24,4% fatto registrare nel 2011.



Il risultato operativo registra una contrazione del 15,7% attestandosi ad un risultato positivo di 418,3 milioni di euro, rispetto a 496,2 milioni di euro dell'esercizio precedente con una incidenza sui ricavi operativi pari al 7,6% sul 2012 (8,7% nel 2011).

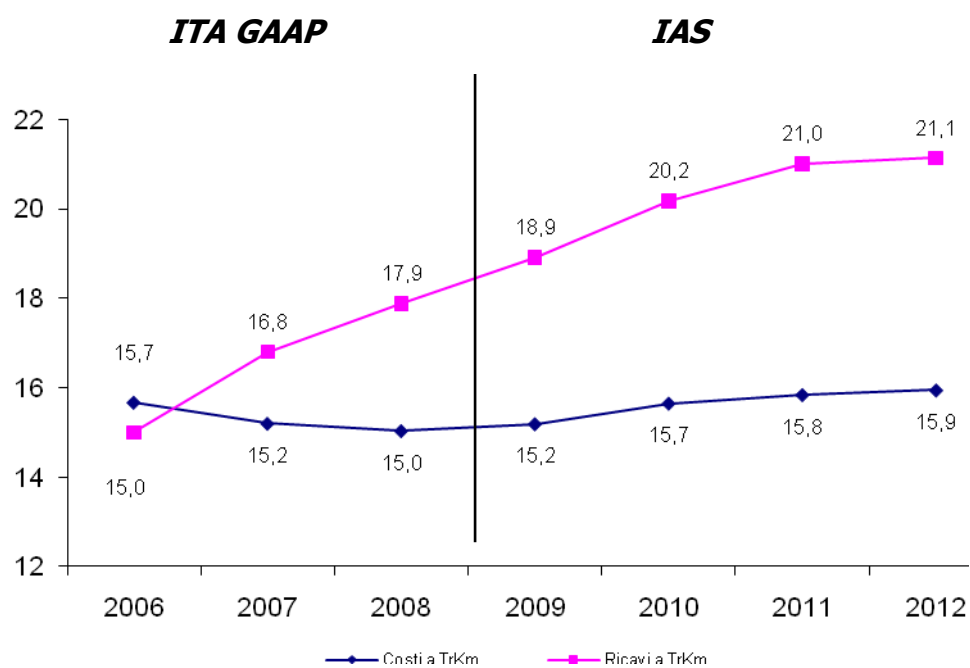
Il risultato risente di due elementi che hanno inciso in modo non ricorrente sui valori 2012; un primo elemento è un aggravio dei costi del lavoro per circa 33 milioni di Euro in conseguenza dell'ulteriore esigenza venutasi a creare nella ridefinizione dei piani del 2013 e seguenti per completare, in tempi più stringenti, il processo di riorganizzazione e razionalizzazione avviato negli ultimi anni. Il secondo elemento ha invece inciso positivamente ed è consistito nella rilevazione a conto economico di un valore limitato di imposte differite attive per circa 72 milioni di Euro. Su tale aspetto saranno dati elementi di maggiore informazione nel seguito della relazione.

Hanno connotato, poi, l'esercizio 2012 due eventi di particolare rilevanza: da un lato l'acuirsi del trend negativo dell'economia italiana ed internazionale, dall'altro l'entrata della concorrenza sul mercato del servizio Alta Velocità; pur in presenza di tale contesto, Trenitalia ha adeguato la sua strategia affrontando il mercato con determinazione difendendo quindi la sua posizione di *leadership* nel trasporto ferroviario del mercato AV. Pur in un contesto di maggiore difficoltà la società ha garantito il raggiungimento di importanti traguardi non solo nel campo qualitativo dell'offerta messa in campo e ha saputo mantenere i suoi fondamentali economici sostanzialmente in linea con i periodi precedenti. Nel settore passeggeri mercato sono state avviate iniziative commerciali finalizzate ad una politica di segmentazione e diversificazione dell'offerta sia in termini di prezzo sia di servizio offerto per soddisfare le esigenze di una clientela sempre più attenta, data la congiuntura, al rapporto qualità prezzo.

Nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del Trasporto Regionale si è proseguito nell'operazione di adeguamento dell'offerta per renderla coerente con le richieste dei committenti e con le dinamiche di mercato, fermo restando il vincolo dell'equilibrio economico dei contratti.

La Divisione Cargo di Trenitalia ha continuato a portare avanti il complesso processo di razionalizzazione/riorganizzazione della propria struttura operativa al fine di adeguare la sua struttura alle esigenze del mercato e proseguire il suo piano di recupero di marginalità ponendo solide basi per addivenire al suo equilibrio economico.

La tabella sotto riportata sintetizza l'evoluzione dei due principali indicatori economici della società. Si precisa che, per una corretta lettura dei valori unitari, i ricavi ed i costi operativi della tabella sotto riportati sono al netto dei riaddebiti a Trenord poiché relativi a partite di giro, a sostanziale saldo zero sul conto economico. Tale approccio consente una lettura non inficiata da costi non più afferenti la produzione di Treni Km di Trenitalia. Il dato è indicativo del percorso svolto dalla società verso uno stabile equilibrio economico pur nella complessa dinamica dei settori che la compongono.



Il totale dei treni/Km include i treni/Km effettuati da altre imprese ferroviarie e realizzati sulle reti estere in soustraitance della Divisione Cargo.

## Ricavi operativi

Nella tabella seguente sono riportati i principali indicatori relativi alla tre Divisioni di Business con le quali Trenitalia opera sui mercati di riferimento.

Per la Divisione Passeggeri Nazionali e Internazionali sono riportati alcuni indicatori per i "Servizi a mercato" per i quali non vi sono contribuzioni pubbliche e quindi non vi sono regolazioni dettate da contratti di servizio e "Servizio Universale" al quale sono attribuiti i treni che sono prodotti sulla base dello specifico contratto di servizio con lo Stato.

	2012	2011	Delta %
<b>Divisione Passeggeri NI</b>			
<b>Ricavi Operativi (€/milioni)</b>	<b>2.224</b>	<b>2.334</b>	<b>-4,7%</b>
<b>Viaggiatori km (milioni):</b>	18.444	20.170	<b>-8,6%</b>
- di cui Servizio a mercato	13.987	14.093	-0,8%
- di cui Servizio Universale contribuito	4.457	6.077	-26,7%
<b>Treni km (migliaia)</b>	71.058	76.634	<b>-7,3%</b>
- di cui Servizio a mercato	48.098	48.721	-1,3%
- di cui Servizio Universale contribuito	22.960	27.913	-17,7%
<b>Divisione Passeggeri Regionale</b>			
Ricavi Operativi (€/milioni) (*)	2.689	2.630	2,2%
Viaggiatori km (milioni)	19.045	19.198	-0,8%
Treni km (migliaia)	154.785	157.746	-1,9%
<b>Divisione Cargo</b>			
Ricavi Operativi (€/milioni)	666	708	-5,9%
Tonnellate km (milioni) (**)	15.412	15.584	-1,1%
Treni km (migliaia) (***)	34.261	34.886	-1,8%
Altri Ricavi/Elisioni (*)	-81	36	-324,2%
<b>Ricavi Operativi Trenitalia</b>	<b>5.498</b>	<b>5.708</b>	<b>-3,7%</b>

(\*) I Ricavi Operativi sono al netto dei riaddebiti a Trenord a seguito del trasferimento della titolarità dei contratti passivi in conseguenza del conferimento di ramo d'azienda. Le Elisioni invece sono relative alla neutralizzazione delle partite interdivisionali.

(\*\*) Comprende le ToKm estere. Non comprende il traffico verso le Divisioni/Direzioni tecniche di Trenitalia.

(\*\*\*) Comprende i TrKm da altre imprese ferroviarie e realizzati su territorio estero.

## Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un decremento del 2,3% attestandosi a fine esercizio a 5.279,3 milioni di euro, rispetto a 5.406,4 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2012	2011	Differenza %
Ricavi da Traffico	3.107,1	3.226,1	-3,7%
Ricavi da Contratto di Servizio	2.022,2	2.051,0	-1,4%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	150,0	129,3	16,3%
<b>Totale</b>	<b>5.279,3</b>	<b>5.406,4</b>	<b>-2,3%</b>

## Ricavi da Traffico

### ***Ricavi Passeggeri Nazionali e Internazionali:***

Il settore della media e lunga percorrenza registra una performance negativa dei ricavi da traffico per 133,2 milioni di euro (-6,8%). Tale andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di servizio:

- Segmento Mercato:** Complessivamente si registra una riduzione del 3,7% pari a -58,4 milioni di euro. Tale andamento deriva prevalentemente dalla riduzione dei ricavi relativa a servizi a bassa frequentazione e dalla loro conseguente razionalizzazione, razionalizzazione che ha toccato in particolare alcuni treni InterCity giorno (-29,7 milioni di euro); è poi opportuno segnalare il venir meno dei ricavi da traffico derivanti dalla chiusura del canale Artesia (-40,6 milioni di euro), riferiti al traffico internazionale, che è stata però non ancora completamente compensata dall'avvio delle attività di Thello (non incluse quindi nei dati di fatturato della società). Le riduzioni accennate sono state ampiamente compensate dall'incremento, invece, dei ricavi derivanti dai Servizi Frecciarossa, Frecciargento, Freccia Bianca e Altri ES. L'incremento dei ricavi per circa 24,3 milioni di euro deriva principalmente dal potenziamento dell'offerta sul sistema AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, questo dato merita una particolare evidenza se riferito al contestuale avvio della competizione sul segmento AV.
- Servizio Universale contribuito:** si rileva una riduzione di 74,7 milioni di euro (-20,7%). Tale riduzione risente del progressivo spostamento della quota modale, sulle tratte a lunga percorrenza, verso sistemi di trasporto alternativi in linea con quanto già avvenuto in Europa. La flessione del traffico del segmento del Servizio Universale in termini di viaggiatori km (-26,7%) presenta una

dinamica superiore alla riduzione dell'offerta in termini di Treni kilometro (-17,7%), secondo le indicazioni della committenza pubblica.

### ***Passeggeri Trasporto Regionale:***

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale hanno registrato, rispetto al 2011, un incremento di 45,3 milioni di euro (+6,14%), tale variazione è legata principalmente alla crescita delle tariffe pari al 7,0%, i treni-kilometro hanno subito una riduzione del -1,9% a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata dalle Regioni per far fronte alle crescenti difficoltà della finanza locale, in tale contesto, in termini generali, i viaggiatori kilometro si sono ridotti del solo 0,8%.

### ***Cargo:***

Nell'anno la Divisione Cargo ha registrato complessivamente ricavi da traffico pari a 493,9 milioni di euro con una diminuzione del -5,9% rispetto al 2011. Sono stati realizzati 34,3 milioni di treni km complessivi registrando una flessione minima (-1,8%) verso il 2011. Di questi, 4,6 milioni di treni km sono stati prodotti su territorio estero rispetto ai 4,9 milioni dell'anno precedente (-5,0%) a conferma del calo dei volumi che ha riguardato prevalentemente il traffico Internazionale.

I principali settori del business, che seguono le aree merceologiche di riferimento, hanno evidenziato l'andamento di seguito descritto:

- ***Business Convenzionale***

I traffici del Convenzionale hanno fatto registrare nel 2012 una diminuzione di volumi pari al -5,2% verso il 2011 in termini di treni chilometro, effetto di una flessione dei traffici internazionali in parte bilanciata da traffici nazionali a lunga percorrenza.

Il fatturato corrispondente del business ha registrato una contrazione pari al -9,1% rispetto all'anno precedente. Di seguito un'analisi dell'andamento nei principali segmenti del business convenzionale:

- *Segmento siderurgico:* nel 2012 la produzione di acciaio in Italia è diminuita del -5,2% a tale risultato ha concorso la tenuta delle esportazioni, il traffico di Trenitalia è prevalentemente baricentrato sul territorio nazionale dove invece la caduta del mercato è stata molto più significativa. Il segmento ha, pertanto, chiuso l'esercizio con una flessione complessiva dei treni km pari al -12,2% verso 2011 con una conseguente diminuzione dei ricavi pari al -13,7% verso l'anno precedente.
- *Segmento automobilistico:* I dati 2012 relativi alle immatricolazioni di nuove auto nell'insieme dei paesi UE 27 hanno mostrato diminuzioni del -8,2% con differenti andamenti nei maggiori mercati. Molti produttori hanno annunciato la chiusura di alcuni impianti produttivi per ridurre l'attuale sovraccapacità produttiva. Il trasporto ferroviario del segmento ha registrato una flessione dei volumi in termini di treni km verso il 2011 e, conseguentemente, del fatturato (-8,1 %). A pesare sul risultato è stata la forte diminuzione dei volumi sul segmento internazionale determinato da una importante riduzione dei traffici di componentistica verso Polonia e di autoveicoli verso la Francia; nell'import invece il calo

ha riguardato soprattutto i trasporti di autoveicoli provenienti dalla Polonia ma anche da Francia e Germania.

- *Segmento chimico:* Il trasporto ferroviario si è chiuso con una flessione dei treni km complessivi pari al -12,6% verso il 2011 con cali omogenei sia sul nazionale che internazionale, mentre il calo del fatturato è stato contenuto dai maggiori servizi a valore aggiunto erogati ai clienti (-2,1% verso 2011).
- *Altri settori - Materie Prime e Beni di Consumo:* il trasporto ferroviario del segmento ha sostanzialmente tenuto nei volumi registrando un incremento dei treni km trasportati ma con un fatturato in leggera flessione (-3,7% verso il 2011). L'incremento dei volumi è stato determinato da un incremento dei traffici del trasporto nazionale a lunga percorrenza (bevande e acque minerali) e dei traffici diretti al Sud. L'import invece ha risentito di un calo per i ridotti arrivi di cereali da Ungheria e Francia, di zuccheri da Germania e di residui alimentari da Jugoslavia.

- ***Business Combinato***

Combinato Nazionale/Internazionale: il traffico domestico ha segnato una significativa crescita (+19,6% i treni km e +20,9% il fatturato) che ha permesso di controbilanciare le consistenti riduzioni del traffico Internazionale (-16,0% i treni km e -9,6% il fatturato), realizzando un complessivo aumento di volumi di +3,5% verso l'anno precedente ed un incremento del fatturato del +2,3% verso il 2011. Nel combinato terrestre si sono registrate alcune flessioni di traffici storici ma controbilanciati dall'attivazione di nuove relazioni nel traffico marittimo in particolare dai porti del Tirreno settentrionale e dal porto di Trieste. L'aumento dei prezzi dei pedaggi e dei carburanti che si è verificato nel corso dell'anno ha consentito infatti di beneficiare di uno spostamento modale dalla gomma al trasporto marittimo che ha favorito anche il successivo traffico ferroviario.

## **Ricavi da Contratto di Servizio**

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un decremento di 28,8 milioni di euro rispetto al 2011. La riduzione dei corrispettivi si è concentrata prevalentemente nell'ambito dei servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e servizi indivisi nel triveneto).

Per quanto concerne le fonti di finanziamento del Contratto con lo Stato, è da segnalare che le stesse si sono ridotte di circa 45,5 milioni di Euro. Di questi, 23,7 milioni di Euro sono stati trasferiti nella disponibilità della regione Valle d'Aosta (Legge di stabilità n. 220 del 2010) senza trasferire alla stessa la titolarità del contratto. Per questi corrispettivi è in corso tra i Ministeri competenti la ricerca della soluzione tecnica che possa consentire a Trenitalia di incassare le somme dovute. Per gli ulteriori corrispettivi pari a 21,8 milioni di euro, Trenitalia, in coerenza con le indicazioni ricevute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha continuato, per tutto il 2012, ad erogare gli stessi servizi dell'anno precedente.

Anche nelle Regioni a statuto Ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione della richiesta di servizi del 1,9%, un incremento delle tariffe e una riduzione dei corrispettivi. I corrispettivi a valore

dei contratti di servizio con lo Stato nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del settore Cargo, sono rimasti pressoché invariati.

## Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un incremento complessivo di 20,7 milioni di euro rispetto al 2011. Tale incremento è attribuibile prevalentemente ai corrispettivi per servizi di manutenzione materiale rotabile erogati a favore di Trenord srl. Al riguardo si precisa che tale incremento deriva sia da maggiori prestazioni eseguite (circa 6 milioni di euro) sia dalla diversa modalità di fatturazione; infatti, fino all'avvio del contratto del service manutentivo avvenuto all'inizio del 2012, tali servizi venivano rilevati alla voce "altri ricavi".

## Altri Ricavi

Gli Altri Ricavi registrano una riduzione complessiva di 83,0 milioni di euro rispetto all'esercizio 2011.

Rispetto all'esercizio 2011 di seguito si riportano le principali variazioni in riduzione per la maggior parte ascrivibili alla modifica intercorsa tra i due esercizi nella gestione di alcune partite non rientranti nell'alveo della gestione caratteristica:

- riduzione dei riaddebiti nei confronti di Trenord srl a seguito del trasferimento della titolarità dei contratti passivi per circa 67,2 milioni di euro;
- riduzione del canone d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" pari a 12,5 milioni di euro presente per i soli primi quattro mesi del 2011;
- riduzione in virtù della rilevazione nel 2011 della plusvalenza derivante dal conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a Trenord srl pari a 18,8 milioni di euro;
- riduzione dei proventi derivanti dalla rottamazione dei carri per 11,5 milioni di euro.

Tali riduzioni sono state parzialmente compensate dall'incremento: dei corrispettivi per "service" a Thello sas e Trenord srl (+13,0 milioni di euro), dei proventi della gestione immobiliare (+6,4 milioni di euro), degli indennizzi assicurativi (+5,1 milioni di euro) e delle provvigioni attive (+3,6 milioni di euro).

## Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un miglioramento complessivo di 169,2 milioni di euro rispetto al 2011. La variazione complessiva deve tuttavia tenere conto del differente perimetro riferibile al Ramo conferito a Trenord che, nel 2011, ha trasferito alla stessa parte dei costi in precedenza riaddebitati. Al netto della modifica del perimetro la riduzione dei costi è pari a circa 118,4 milioni di euro.

Tale effetto è determinato dalle dinamiche sotto riportate:

Il **costo del personale** registra un miglioramento di 107,3 milioni di euro (-5,1%). Tale riduzione deriva prevalentemente dall'effetto combinato di alcuni fattori quali:

- minori costi conseguenti alla riduzione dell'organico medio di 1.786 risorse con un effetto positivo di circa 91 milioni di euro;

- minori costi 2012 rispetto alla stima del costo per il rinnovo CCNL accantonati sull'esercizio 2011, il cui effetto è pari a circa 29 milioni di euro.
- minori costi per 7,8 milioni di euro per riconoscimento di sgravi contributivi riconosciuti dall'INAIL per quanto corrisposto nel 2010 a titolo di premio di risultato per gli anni 2007, 2008 e 2009
- minori accantonamenti al fondo rischi contenzioso lavoro per 5 milioni di euro;
- maggiori oneri relativi ai debiti verso il personale per le ferie maturate e non godute che ammontano a circa 4 milioni di euro per effetto dell'aumento costo unitario a seguito del rinnovo del CCNL.
- A seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro avvenuto nel corso del 2012, sono stati definiti i costi conseguenti al rinnovo per i periodi di vacanza contrattuale protrattasi per circa tre anni. Nel corso di questi esercizi la società aveva provveduto ad accantonare quelli che erano stati ritenuti essere gli oneri necessari per far fronte, al momento del rinnovo, alla liquidazione delle competenze riconosciute al personale. Il valore della liquidazione delle competenze riferite agli esercizi precedenti ha generato una differenza positiva, di maggiori accantonamenti, pari a circa 129 milioni di euro. D'altro canto, nella fase di ulteriore affinamento dei dati di piano della società per il 2013-2015, la società ha ravvisato l'opportunità di accelerare i piani di riorganizzazione già a suo tempo definiti per i vari settori di business, prevedendo di poter ricorrere a forme di accelerazione dell'uscita di risorse e di sostenere tali uscite con il ricorso a forme di gestione delle stesse già sperimentate in precedenza. La società ha quindi ritenuto opportuno accantonare al fondo di sostegno al reddito per il personale -162,8 milioni di euro a fronte di progetti previsti per il 2013. Il valore netto tra i due valori è pari a circa 33,8 milioni di euro di maggiori costi.

Gli **altri costi** al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di revamping del materiale rotabile, registrano una diminuzione complessiva di 61,9 milioni di euro (2,8%). Su tale voce hanno influito:

- minori costi riaddebitati a Trenord, pari a 48 milioni di euro, per effetto del trasferimento dei contratti passivi a seguito del conferimento del ramo operativo Direzione Regionale Lombardia;
- minori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 12,9 milioni di euro per effetto della riduzione dei costi di accesso all'infrastruttura (pedaggio ed energia elettrica) per 11,9 milioni di euro conseguenti alla riduzione dell'offerta commerciale complessiva per 9,8 milioni di treni km, sia nell'ambito dei servizi Regionali che in quello dei treni a contratto di servizio per la lunga percorrenza; minori costi, pari a 8 milioni di euro, per noleggio carri in ambito Divisione Cargo relativamente al trasporto auto e noli RIV; tali riduzioni di costo hanno compensato le maggiori spese per l'acquisto di carburanti pari a 4,4 milioni di euro a seguito dell'incremento delle accise;
- minori costi per servizi di manovra in ambito Cargo a seguito della razionalizzazione del processo di formazione treno per circa 6 milioni di euro;
- minori costi per i servizi a bordo treno (-6 milioni di euro) legati alla riduzione del servizio di accompagnamento sui treni notte, in massima parte per effetto della riduzione dell'offerta commerciale (-18,5 milioni di euro); tali riduzioni compensano l'incremento di costi per i servizi di ristorazione legati principalmente alla sostanziale messa a regime dei quattro livelli di servizio su Freccia Rossa e a seguito anche dei miglioramenti dei servizi sulle altre Frecce (+12,5 milioni di euro);



- maggiori costi collegati alle attività di manutenzione e pulizia del materiale rotabile per 12 milioni di euro finalizzata a garantire un miglioramento degli standard qualitativi offerti alla clientela in termini di puntualità e pulizia;
- i rimanenti costi registrano complessivamente un decremento netto di circa 1 milione di euro rispetto al 2011. Dall'analisi degli stessi si evidenzia che tale riduzione è legata alle minori spese per servizi amministrativi ed informatici dovute principalmente alla rinegoziazione dei contratti con l'outsourcer (circa 6,8 milioni di euro) quasi interamente compensata dai maggiori costi per la locazione dei nuovi tablet dati in dotazione al personale di macchina e di bordo (4 milioni di euro).

## **Ammortamenti**

Gli ammortamenti si incrementano di 65,0 milioni di euro. Tale variazione è determinata dagli ammortamenti relativi alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello dell'esercizio 2012 che incidono per 38,5 milioni di euro circa, mentre il differenziale (26,5 milioni di euro) è il risultato dell'effetto del processo di investimento che la società sta portando avanti.

## **Perdite di valore**

Le perdite di valore si decrementano di 28,0 milioni di euro, tale variazione è riconducibile ad una riduzione delle svalutazioni di materiale rotabile (-26,4 milioni di euro) e dei crediti commerciali (-1,6 milioni di euro).

## **Gestione finanziaria**

Il risultato della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 31,3 milioni di euro. Tale risultato è ascrivibile prevalentemente alla componente degli oneri finanziari che registra una riduzione rispetto all'anno precedente per 30,4 milioni di euro mentre i proventi finanziari sono sostanzialmente allineati all'anno precedente (+1 milione di euro).

I proventi finanziari hanno beneficiato di maggiori dividendi distribuiti dalla controllata Tx Logistik per 7,6 milioni di euro (10 milioni di euro nel 2012 rispetto a 2,4 milioni di euro nel 2011), quasi interamente compensati da un decremento di interessi attivi per 7,2 milioni di euro riconducibili essenzialmente a posizioni nei confronti di Trenord.

Per quanto attiene l'andamento degli oneri finanziari legati al servizio del debito sui finanziamenti a medio e lungo termine si registra un miglioramento di 15,3 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili sia ad un livello dell'indebitamento medio inferiore per circa 360 milioni di euro, rispetto al 2011, con effetto positivo per circa 10 milioni di euro, sia ad una riduzione dei tassi di interesse sulla parte a breve termine. Nel 2012 il costo medio dell'indebitamento è stato pari al 2,69% rispetto al 2,75% del 2011, determinando un impatto positivo stimabile in circa 4 milioni di euro. La società ha attive operazioni di copertura del debito a medio-lungo termine la cui descrizione è riportata nei capitoli seguenti afferenti la gestione del rischio.

Infine il risultato della gestione finanziaria ha beneficiato di una riduzione degli oneri derivanti:

- dall'interest cost del TFR per circa 7,5 milioni di euro, conseguente ad una riduzione del debito a seguito delle significative uscite di personale realizzate nel corso del 2011 e del 2012;

- dai minori costi per 6,1 milioni di euro, correlati alla rilevazione della componente *time value* dei derivati, in particolare quella relativa ai *Collar*.

## Imposte sul reddito

Il carico fiscale del periodo si riduce di 96,8 milioni di euro. Tale riduzione è correlata alle seguenti dinamiche:

- decremento dell'incidenza delle imposte sul reddito per 12,5 milioni di euro (-11,7%) per effetto di una minore base imponibile IRES ed IRAP;
- assenza dell'accertamento 2011 dell'onere derivante da un contenzioso fiscale (cosiddetto "cuneo fiscale") per 11,5 milioni di euro, liquidato nel corso dei primi mesi del 2012;
- variazione positiva per 72,2 milioni di euro derivante dall'accertamento di imposte anticipate a fronte di benefici fiscali quantificati per i prossimi esercizi. L'esercizio 2012 ha confermato la struttura permanente dei risultati di Trenitalia ed il raggiungimento, quasi definitivo, del suo percorso di riorganizzazione. Trenitalia dispone di un valore complessivo pari a 1.478 milioni di euro di perdite fiscali pregresse. Le disposizioni di legge emesse nel corso del 2012 oltre a modificare in modo significativo le modalità di tassazione del risultato delle imprese, hanno reso le perdite pregresse recuperabili senza limiti temporali. Sulla base di tale quadro normativo e sulla base dell'assunzione del permanere di un risultato positivo, Trenitalia, ha insito nei suoi conti un valore complessivo di potenziali imposte differite attive pari a circa 406 milioni di euro che potranno tradursi in minor esborsi finanziari nei periodi futuri. Il verificarsi delle condizioni di assenza di limitazione temporale nel recupero delle perdite pregresse e del consolidarsi delle condizioni di redditività della società, ha necessariamente comportato l'esigenza di iscrivere un idoneo valore di imposte differite attive. La società ha adottato un criterio di estrema prudenza nell'attivare l'iscrizione a conto economico della posta attiva valutando, sulla base del budget 2013 e del piano 2014, la potenziale recuperabilità nel solo arco temporale descritto.

## Stato patrimoniale riclassificato

<i>importi in milioni di Euro</i>	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Variazione</b>
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	781,1	557,4	223,7
Altre attività (passività) nette	(300,9)	(430,0)	129,1
<b>Capitale circolante</b>	<b>480,2</b>	<b>127,4</b>	<b>352,8</b>
Immobilizzazioni tecniche	9.053,7	8.893,0	160,7
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	195,7	195,6	0,1
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>9.249,3</b>	<b>9.088,6</b>	<b>160,8</b>
TFR	(1.094,2)	(987,5)	(106,7)
Altri fondi	(387,4)	(555,9)	168,5
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(1.481,6)</b>	<b>(1.543,4)</b>	<b>61,8</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>8.248,0</b>	<b>7.672,6</b>	<b>575,4</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	1.474,3	426,5	1.047,8
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	4.860,8	5.427,5	(566,8)
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>6.335,1</b>	<b>5.854,0</b>	<b>481,1</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>1.912,9</b>	<b>1.818,6</b>	<b>94,3</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>8.248,0</b>	<b>7.672,6</b>	<b>575,4</b>

### Capitale investito Netto

Il Capitale Investito Netto si incrementa di 575,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011. Tale incremento deriva dall'aumento del capitale circolante per 352,8 milioni di euro, del capitale immobilizzato netto per 160,8 milioni di euro e dalla riduzione del totale fondi per 61,8 milioni di euro.

**Capitale Circolante:** il Capitale Circolante Netto gestionale si incrementa di 223,7 milioni di euro, tale variazione è dovuta alle dinamiche dei saldi di seguito riportati:

- l'incremento dei crediti di circa 424,3 milioni di euro riconducibile ad un aumento dei crediti vantati nei confronti delle Regioni (+457,3 milioni di euro) e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (+12,4 milioni di euro) che nel corso del 2012 hanno continuato ad accumulare importanti ritardi nei pagamenti. Tale situazione è stata parzialmente compensata dalla riduzione dei crediti verso gli altri clienti (-45,4 milioni di euro). La situazione di credito verso alcune Regioni ha raggiunto livelli non più fisiologici nonostante i trasferimenti operati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a ridosso della chiusura dell'esercizio che non si sono tradotti, da parte di alcune Regioni, in versamenti verso

Trenitalia al fine di onorare i debiti verso quest'ultima; nei confronti di alcune regioni sono state avviate le idonee procedure legali finalizzate alla riscossione coatta delle somme dovute.

- l'incremento delle giacenze di magazzino per circa 6,2 milioni di euro, in particolare con riferimento alla componente ricambi mentre resta sostanzialmente invariata quella riferita ai materiali riparabili.
- i debiti commerciali si sono incrementati di 206,8 milioni di euro, tale variazione è imputabile principalmente all'operazione con Cisalpino per l'acquisto di materiale rotabile (ETR 610) per 148 milioni di euro avvenuta a dicembre 2012.

Le Altre Attività (Passività) Nette si decrementano di 129,1 milioni di euro, prevalentemente, per effetto:

- dell'incremento del credito verso la società Cisalpino SA per circa 117,3 milioni di euro a seguito dell'accollo, per il tramite di FSI, del prestito Eurofima per l'acquisizione del materiale rotabile di Cisalpino AG di cui all'accordo di "Split" sottoscritto nel corso del mese di dicembre;
- dell'incremento dei crediti per imposte anticipate per 86,3 milioni di euro;
- della rilevazione dell'acconto d'imposta verso la controllante per 8,3 milioni di euro;
- della riduzione del credito IVA chiesto a rimborso per circa 79,0 milioni di euro a seguito di incasso.

**Capitale Immobilizzato Netto:** Il Capitale Immobilizzato registra un incremento netto di 160,8 milioni di euro a seguito dell'aumento delle immobilizzazioni tecniche (160,7 milioni di euro) attribuibile prevalentemente, da un lato, al valore degli investimenti realizzati nel periodo (1.121,0 milioni di euro incluso il trasferimento della flotta ETR 610 di Cisalpino AG per un valore di 147 milioni di euro), dall'altro, agli ammortamenti e svalutazioni (930,1 milioni di euro) del periodo; il valore netto, poi, risente delle dismissioni nette di materiale rotabile e altri investimenti (19,8 milioni euro) e, infine, dei contributi in conto impianti incassati (9,1 milioni euro);

**TFR e Altri Fondi:** L'andamento dei Fondi registra un decremento complessivo di 61,8 milioni di euro. In particolare tale decremento deriva dalla riduzione dei Fondi Rischi ed Oneri per 168,5 milioni di euro, parzialmente compensato dall'incremento del Fondo TFR e Altri Benefici ai Dipendenti per 106,7 milioni di euro.

Il Fondo TFR e Altri Benefici ai Dipendenti si incrementa a seguito della rilevazione: della perdita attuariale di 174,6 milioni di euro con effetto sulla riserva attuariale di patrimonio netto e della rilevazione dell' "interest cost" per 38,5 milioni di euro. L'incremento è sostanzialmente influenzato dall'utilizzo di un tasso di attualizzazione correlato all'*IBOXX Eurozone Corporate* del 2,05% rispetto al 4,05% del 2011. Tale incremento è stato parzialmente compensato dall'utilizzo del fondo TFR per 105,8 milioni di euro a seguito di cessazioni del rapporto di lavoro (2.075) e per anticipazioni corrisposte.

Gli Altri Fondi, infine, registrano un decremento complessivo netto di circa 168,5 milioni di euro, tale variazione è dovuta a:

- decremento del fondo imposte differite per 49,6 milioni di euro, dovuto essenzialmente alle imposte differite relative alle rilevazioni attuariali del debito per benefici ai dipendenti (TFR e CLC);
- decremento per 236,7 milioni di euro degli altri fondi correlati, prevalentemente, ad oneri del personale la cui quantificazione non risultava compiutamente definita (rinnovo contrattuale). Di tale importo, 107,7 milioni di euro sono stati utilizzati a copertura degli effettivi costi del personale, mentre la quota restante (129,0 milioni di euro) è stata rilasciata a conto economico;

- decremento degli altri fondi per 24,5 milioni di euro correlati, prevalentemente, alla riduzione dei fondi rischi del contenzioso civile e del lavoro;
- incremento netto del fondo ristrutturazione aziendale (fondo bilaterale) per 142,3 milioni di euro, dovuto alla stima degli ulteriori oneri per 162,8 milioni di euro previsti per l'attivazione dei progetti da realizzare in coerenza con gli obiettivi di Piano al netto della quota trasferita nei debiti del personale per 20 milioni di euro a valere dei progetti già attivati.

## Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 6.335,1 milioni di euro registrando complessivamente, nell'esercizio 2012, un peggioramento di 481,1 milioni di euro. Nel corso del 2012 la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positivo per 44 milioni di euro. L'andamento della gestione corrente ha risentito negativamente dei ritardi accumulati da parte delle Regioni nella regolazione finanziaria dei crediti per corrispettivi a valere dei Contratti di Servizio con un incremento dei crediti a fine esercizio di 457 milioni di euro.

Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 360,9 milioni di euro dagli investimenti, per 169,3 milioni di euro dalla gestione finanziaria, ed ha beneficiato per 9,8 milioni di euro quale effetto netto dei disinvestimenti e di contributi in conto investimenti (5,9 milioni di euro). La posizione finanziaria ha poi beneficiato sia del pagamento del dividendo da parte delle Controllate (TX Logistik) per 10 milioni di euro sia di un incasso di natura straordinaria per 79,8 milioni di euro relativo al rimborso del credito IVA. La posizione finanziaria di tesoreria dell'esercizio chiude con un assorbimento di liquidità di 386,5 milioni di euro. La posizione finanziaria di tesoreria si incrementa di ulteriori 94,6 milioni di euro, di cui 117,3 milioni di euro a seguito dell'accollo del prestito Eurofima per l'acquisizione del materiale rotabile di Cisalpino AG, parzialmente compensati dall'incremento di altre componenti finanziarie attive di cui si segnalano crediti finanziari nei confronti della controllante per partite finanziarie in attesa di regolazione sul conto corrente intersocietario.

## Mezzi Propri

I Mezzi Propri esposti nel riclassificato includono, rispetto al Patrimonio Netto Civilistico, i debiti derivanti da strumenti finanziari di copertura (derivati), pertanto, per maggiore chiarezza si riporta il prospetto di riconciliazione tra i mezzi propri ed il patrimonio netto civilistico.

	2012	2011	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	1.912,9	1.818,6	94,3
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	(295,5)	(242,1)	(53,4)
<b>Patrimonio netto civilistico</b>	<b>1.617,4</b>	<b>1.576,5</b>	<b>40,9</b>

I mezzi propri si incrementano di 94,3 milioni di euro. Tale variazione è dovuta al risultato economico dell'esercizio, pari a 206,4 milioni di euro, parzialmente compensato principalmente dal decremento netto del valore del Fair market value dei derivati per 53,4 milioni di euro e dalla riduzione della riserva per benefici ai dipendenti per 127,6 milioni di euro.

## RISORSE UMANE

La consistenza del personale della società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 34.819 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	<b>Addetti</b>	<b>Quadri</b>	<b>Dirigenti</b>	<b>Totale</b>
Consistenze al 31.12.2011	32.199	4.218	283	36.700
Incrementi	116	68	10	194
Decrementi	(1.869)	(180)	(26)	(2.075)
<b>Consistenze al 31.12.2012</b>	<b>30.446</b>	<b>4.106</b>	<b>267</b>	<b>34.819</b>

Le assunzioni hanno riguardato, escludendo i passaggi intersocietari, quasi unicamente personale da impiegare nelle attività di manutenzione nell'ambito dell'esercizio ferroviario.

I decrementi che si sono registrati nell'anno sono stati determinati in parte dalle ordinarie cessazioni di rapporto di lavoro ed in parte dalla realizzazione dei progetti relativi all'attivazione del Fondo di Sostegno al Reddito.

Di seguito il trend della consistenza del personale negli ultimi anni:

Trenitalia (*)	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
FTE	50.183	49.243	46.273	43.737	40.925	37.549	35.770

(\*) Tutti gli scenari sono stati profomati al fine di renderli confrontabili, in particolare:

- 2006: adeguato il perimetro per effetto della scissione del ramo Manovra e Facility e cessione ramo ex Lombardia.
- 2007: adeguato il perimetro per effetto della scissione del ramo Manovra e cessione ramo ex Lombardia.
- 2008/9/10: adeguato il perimetro per effetto della cessione del ramo ex Lombardia.

Il Fondo di Sostegno al reddito ha lo scopo – per le aziende del Gruppo FS Italiane che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

Come evidenziato nei precedenti bilanci, a novembre 2010, fu raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito nel corso del 2010 e 2011 di avviare le procedure sindacali territoriali e di raggiungere gli accordi che hanno individuato i lavoratori in esubero da esodare attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, a partire da Marzo 2011. Ad oggi, gli interventi straordinari del Fondo per la Società hanno riguardato 1.803 interventi di riorganizzazione produttiva per il personale di tutti i settori di attività, di cui 1.642 risorse hanno avuto accesso alle prestazioni del fondo nel corso del 2011 a cui si sono aggiunte ulteriori 161 risorse nel 2012.

E' proseguita, poi, un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per gestire le procedure di gestione del Fondo che hanno consentito gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati. A partire dal dicembre 2012 l'INPS sta procedendo all'aggiornamento delle posizioni previdenziali degli ex dipendenti della Società, già beneficiari delle prestazioni straordinarie in argomento, in conseguenza dell'applicazione delle norme che prevedono:

- l'adeguamento dei requisiti pensionistici agli incrementi della speranza di vita a partire dall'anno 2013 (legge n. 122/2010, art. 12, comma 12 bis);
- il posticipo della decorrenza del trattamento pensionistico per i soggetti con anzianità contributiva non inferiore a 40 anni a partire dall'anno 2012 (legge n. 111/2011, art. 18, comma 22-ter);
- l'innalzamento progressivo, a partire dall'anno 2014 del requisito anagrafico dei 60 anni per l'accesso alla pensione di vecchiaia per le donne (legge n. 148/2011, art. 1, comma 20).

Gli effetti economici derivanti dall'aggiornamento di tali posizioni previdenziali e gli ulteriori oneri previsti per l'attivazione dei progetti da realizzare in coerenza con gli obiettivi di Piano sono stati accantonati in bilancio.

In data 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; in data 30 ottobre il contratto è stato poi sottoscritto anche dall'Or.S.A. Ferrovie. Sempre il 20 luglio, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo FS Italiane e le stesse Organizzazioni sindacali anche il Contratto Aziendale del Gruppo FS Italiane; anche questo contratto è stato sottoscritto successivamente dall'Or.S.A. Ferrovie, il 30 ottobre 2012.

I due precedenti contratti erano scaduti il 31 dicembre 2008.

Il nuovo CCNL, che scadrà il 31 dicembre 2014, rappresenta la prima disciplina contrattuale di livello nazionale che realizza la progressiva costruzione del CCNL della Mobilità per il nuovo settore unificato del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale. Il nuovo contratto recepisce le indicazioni del Protocollo sul CCNL della Mobilità sottoscritto alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 maggio 2009 e della successiva Intesa sottoscritta il 30 settembre 2010 sempre in sede ministeriale.

La nuova regolamentazione contrattuale è entrata in vigore il 1° settembre 2012.

Le intese raggiunte consentono, rispetto alla precedente normativa, maggiori flessibilità in materia di relazioni industriali, di orario di lavoro, di regole sull'utilizzazione del personale, di remunerazione del lavoro, favorendo così una significativa e maggiore produttività del lavoro. In particolare, sull'orario di lavoro, le innovazioni rispetto alla precedente disciplina riguardano:

- per tutti i dipendenti il passaggio da 36 a 38 ore di lavoro settimanale e, per le attività di manovra, da 34 a 38 ore;
- l'ampliamento dei limiti relativi alle prestazioni giornaliere ed alla condotta per il personale mobile, la cui disciplina è articolata per linee di business (Alta velocità, media-lunga percorrenza, trasporto regionale, trasporto merci);
- la possibilità di negoziare, a livello di unità produttiva, ulteriori flessibilità di orario legate a specifiche esigenze produttive.

Per quanto riguarda le retribuzioni, le regolazioni economiche hanno riguardato sia la copertura del pregresso periodo 2009-2011, sia gli incrementi a copertura del triennio 2012-2014, in coerenza con quanto previsto dall'Accordo interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'accordo-quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009.

Il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane ha inoltre introdotto per la prima volta, a partire dal 1° gennaio 2013, l'Assistenza sanitaria integrativa per tutto il personale.

## ***Attività formative Trenitalia***

La formazione ha assunto rilevanza quale strumento di trasmissione delle conoscenze, della valorizzazione delle esperienze e dello sviluppo delle competenze delle risorse, di focalizzazione e orientamento delle attività sui temi relativi al trasporto ferroviario e alla sicurezza di esercizio, supporto ai processi aziendali e alle famiglie professionali.

Il Piano della Formazione Trenitalia nel 2012 ha generato complessivamente 145.000 giornate uomo (142.771 gg/uomo nel 2011) e registrato 126.000 giornate partecipazioni (110.331 gg/partecipazioni nel 2011). Il Piano si è posto l'obiettivo di supportare il raggiungimento degli obiettivi di business focalizzando l'attenzione su temi coerenti con il Piano Industriale 2011 – 2015 ovvero:

- sviluppare competitività e mercato;
- promuovere l'internazionalizzazione;
- garantire sicurezza del lavoro e ambiente;
- assicurare la qualità del servizio e la puntualità.

La formazione si è avvalsa di contributi Fondimpresa per un totale di 2,4 milioni di euro, che rappresenta l'intera somma messa a disposizione dall'Ente per i progetti formativi da realizzare entro la fine dell'anno.

In dettaglio, gli ambiti di intervento della formazione di Trenitalia nel 2012:

- Formazione istituzionale: formazione attraverso la quale la società presenta sé stessa ai fini dell'ingresso nel Gruppo FS Italiane dei neo laureati, dei neoassunti professionalizzati e dei Capi Servizio Treno in apprendistato.
- Formazione manageriale: formazione su competenze tipicamente gestionali, comportamentali, relazionali. E' destinata ai dirigenti e ad altri profili che necessitano di sostegno a ruolo o accompagnamento nei momenti di crescita.
- Formazione tecnico-professionale: interventi formativi finalizzati a far acquisire le competenze tecnico/professionali, sia pratiche che teoriche, essenziali a svolgere la propria attività lavorativa, quali le abilitazioni e aggiornamenti tecnico professionali per personale di condotta, verifica, accompagnamento e formazione treni, la formazioni agli Istruttori e ai Tutor e la formazione per la sicurezza del lavoro con particolare riferimento alla certificazione dei responsabili e degli addetti del servizio prevenzione e protezione.

## ***La sicurezza del lavoro***

L'obiettivo della Società di ridurre numero e indici di infortuni sul lavoro ha portato ad una serie di attività messe in campo a livello centrale e territoriale:

- certificazione integrata sicurezza lavoro, ambiente e qualità per tutta Trenitalia dal dicembre 2011, secondo le norme OHSAS 18001, ISO 14001 e ISO 9001;
- focus particolare sugli eventi dei quasi infortuni, detti anche mancati infortuni o near misses;



- redazione e diffusione periodica di reportistica sugli infortuni basati sugli strumenti informatizzati aziendali;
- Banca Dati Infortuni sul Lavoro (BDIL) e procedura informatizzata per la denuncia degli infortuni verso l'INAIL;
- definizioni di specifici obiettivi aziendali e divisionali degli indicatori degli infortuni sul lavoro (N° assoluto degli infortuni, indici di incidenza e indice di gravità) e loro monitoraggio;
- campagna di comunicazione sulla sicurezza sul lavoro "Lavoriamo in sicurezza 2012", un progetto di sensibilizzazione per ricordare a tutti che "a casa c'è qualcuno che ci aspetta" e quindi che anche nelle abitudinarie attività lavorative occorre tenere sempre alta l'attenzione sulla sicurezza.

Le attività svolte hanno consentito di superare abbondantemente i target prefissati sulla riduzione del numero degli infortuni (- 5%) e dell'indice di incidenza (- 2%), come rappresentato nella seguente tabella.

Tipologia	2012	2011	Differenza
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	1.494	1.806	- 17,28 %
Incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	41,64	47,95	-13,16 %
Numero infortuni mortali	1	0	n.s.

Per responsabilità di terzi, nel 2012 si è registrato un infortunio mortale che ha coinvolto il macchinista del Treno FA 9351 Roma-Lecce.

---

## **POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA**

### **Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro**

Nel corso dell'anno 2012, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente verso i seguenti aspetti:

- è stato progettato, organizzato ed erogato un "Master di Specializzazione per Esperti Ambientali" rivolto ad esperti ed addetti alle tematiche ambientali in azienda. L'obiettivo del Master è quello di formare esperti in grado di gestire autonomamente le problematiche ambientali e i relativi risvolti applicativi della disciplina di settore acquisendo le necessarie conoscenze tecniche e giuridiche in materia ambientale ed in particolare, in materia di diritto ambientale, emissioni in atmosfera e sostanze lesive fascia ozono e gas effetto serra, difesa del suolo, tutela delle acque e scarichi idrici, gestione dei rifiuti, bonifiche, danno ambientale, energia, rumore e elettrosmog, illeciti ambientali, sostanze pericolose, prevenzioni incendi.
- Emission Trading System: a fine anno 2012 Trenitalia disponeva di 21.051 diritti d'emissione depositati presso il Registro e delle Quote e delle Emissioni della UE. Il valore della singola quota al 31 dicembre 2012 era pari ad euro 6,37. Nel corso del 2012 non si è provveduto ad alcun acquisto di diritti d'emissione in quanto nel 2011 gli impianti termici hanno rilasciato in atmosfera un numero di tonnellate di CO2 inferiore a quelle autorizzate (diritti ad emettere).
- Gestione dell'inquinamento acustico; la problematica - sempre più stringente sull'intero territorio nazionale - è stata seguita con estrema attenzione: sono state oggetto di monitoraggio, analisi e attività alcune delle principali realtà produttive industriali. Sono state effettuate ulteriori valutazioni del clima acustico presso alcuni tra i principali scali ferroviari da parte del Politecnico di Torino a seguito dell'attuazione di interventi di mitigazione. Sono stati completati gli interventi di riduzione del rumore sulle sorgenti ETR500 che, in assetto di "parking" (stazionamento con alimentazione di entrambe le locomotive per lo svolgimento dei servizi essenziali di manutenzione e pulizia a bordo), prevedono l'abilitazione degli stessi in modalità "auto" ottimizzando i consumi elettrici del treno e regolarizzando quindi l'avvio e l'utilizzo dei motoventilatori delle torri di raffreddamento che costituiscono la principale fonte di emissioni acustiche.

### **La sicurezza dell'esercizio**

La Policy aziendale di Sicurezza di Esercizio contiene temi di impegno ispirati al rispetto dei requisiti vincolanti specifici del settore e, contestualmente, agli esiti del processo di valutazione interna del Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio (SGSE), nell'ottica del "miglioramento continuo". Dai temi di impegno della Policy sono declinati in cascata opportuni "macroobiettivi" di sicurezza, a fronte dei quali sono individuati, ogni anno, azioni e progetti di prevenzione e di mitigazione specifici che confluiscono nel Piano annuale della Sicurezza della Società, all'interno del quale la Policy viene pubblicata. Le procedure del SGSE prevedono che la Policy sia aggiornata ogni anno, in esito alle evoluzioni del contesto esterno ed interno all'azienda. La Policy per l'anno 2013, recentemente emanata dal Vertice aziendale, nel confermare i principi generali e gli impegni già presenti nella Policy 2012, tiene conto infatti degli sviluppi intervenuti nel processo di "riordino del quadro normativo" in materia di sicurezza di esercizio, promosso e coordinato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza

delle Ferrovie (ANSF) che, con l'emanazione del Decreto 4/2012, ha disciplinato le attività e le responsabilità degli operatori ferroviari in tale processo di riscrittura dei regolamenti di esercizio alla luce del progresso normativo, tecnico e scientifico. Considerata la portata e l'impegno richiesto da tale nuovo atto normativo, la Direzione Aziendale ha assunto tra i propri impegni dichiarati nella Policy la promozione "...dell'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'adozione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del Decreto 4/2012 (riordino normativo)...".

Per la Società la sicurezza dell'esercizio ferroviario rappresenta il fondamento vincolante e fondamentale in tutte le sue attività, e quindi un'area strategica per lo sviluppo del proprio business.

La sicurezza dell'esercizio è assicurata principalmente dalla conformità agli standard e dal rispetto delle norme cogenti. Il rispetto scrupoloso delle regole è prima di tutto un valore culturale, che ispira l'operato del personale dell'impresa, che da sempre vive la sicurezza come un proprio dovere etico nei comportamenti quotidiani.

Il modello organizzativo adottato prevede il coinvolgimento, ai diversi livelli, di tutti i Dirigenti, i Quadri e il personale operativo nell'assunzione delle relative responsabilità per garantire la sicurezza a viaggiatori, personale e terzi, nonché alle cose e all'ambiente.

In particolare la Società reputa indispensabile:

- Assicurare che le risorse responsabili del SGSE lavorino a stretto contatto con le risorse responsabili dei processi operativi, con l'obiettivo del miglioramento continuo della propria parte di sistema "...al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi." (Decreto ANSF 4/2012, art. 2). A tal fine si attua una gestione trasparente, completa e tempestiva delle informazioni di sicurezza, che indica in modo univoco a quale livello sono censite le non conformità, sono individuate le relative cause, sono messe in atto le opportune azioni correttive e preventive, e ne è verificata l'efficacia, assicurando la tracciabilità delle azioni nei confronti di tutti gli interessati.
- Fare leva sul fattore umano quale veicolo per la diffusione nel personale della consapevolezza del proprio ruolo nel processo di sicurezza e della preparazione alla missione da svolgere attraverso le seguenti azioni:
  - Assicurare la più ampia ed efficace diffusione della Policy a tutto il personale.
  - Pianificare la formazione e l'aggiornamento continuo del personale e di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione del servizio, attraverso un processo costante gestito ed organizzato in modo da valorizzare il sapere proprio degli operatori.
  - Coinvolgere il personale a tutti i livelli, nonché i loro rappresentanti, per recepire ogni utile segnalazione finalizzata ad attivare un circuito virtuoso di ritorno di esperienza per il conseguimento degli obiettivi aziendali di sicurezza e della Policy.
  - Garantire la massima attenzione alla sensibilizzazione e allo sviluppo delle Risorse Umane, quale fattore determinante per garantire la sicurezza del trasporto.

- Favorire investimenti in tecnologie che rispondano ai più elevati standard internazionali.
- Garantire la correttezza e tempestività della manutenzione del proprio materiale rotabile, attraverso il presidio coordinato di tutte le variabili operative, tecnologiche e logistiche del processo manutentivo.
- Promuovere l'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'adozione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del Decreto 4/2012 (riordino normativo), nonché atte a promuovere un ciclo di miglioramento continuo delle performance di sicurezza.
- Stimolare la "cultura della valutazione dei rischi":
  - in occasione di introduzione di modifiche significative al sistema ferroviario (operative, organizzative o tecniche)
  - in occasione del monitoraggio periodico dei rischi insiti nelle attività operative, al fine dell'adozione delle eventuali e opportune misure di mitigazione.
  - incentivare lo sviluppo dei sistemi informativi a supporto dei processi e delle attività di sicurezza dell'esercizio, al fine di semplificare le relative modalità operative, e conseguire una più efficace tracciabilità.

L'impegno della Società sulla sicurezza prevede altresì la cooperazione con il Gestore Infrastruttura e con gli altri operatori ferroviari (Imprese Ferroviarie, fornitori, ECM, Detentori, ecc.), conformemente al quadro normativo nazionale ed europeo e alle sue evoluzioni.

## **La sicurezza a bordo treno**

L'accordo FS Italiane - Polfer, ormai a regime, ha consentito maggiori presenziamenti e controlli della Polizia a bordo treno e nelle stazioni al fine di garantire alla clientela ed ai lavoratori un viaggio sicuro al riparo, per quanto possibile, dalla microcriminalità.

Gli interventi di prevenzione hanno riguardato anche i treni a maggior criticità ossia i treni "Notte" e quelli metropolitani densamente frequentati.

Dal punto di vista tecnologico si sta intervenendo sui rotabili per l'installazione di semplici dispositivi di videosorveglianza, comunque già previste in fase di prima costruzione sui mezzi.

## INVESTIMENTI

Il piano investimenti, contenuto nel Piano di Impresa di Trenitalia, esprime impegni nel periodo 2013-2017 pari a circa 3.750 milioni di euro.

Tali impegni non comprendono le capitalizzazioni della manutenzione incrementativa. Nell'arco di piano gli investimenti prevedono capitalizzazioni per ciascun anno, pari a:

- 2013                      780    milioni di euro;
- 2014                      1.087   milioni di euro;
- 2015                      974    milioni di euro;
- 2016                      775    milioni di euro;
- 2017                      139    milioni di euro.

Il valore complessivo dei progetti della Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale è pari a 2,2 miliardi di euro e comprende l'acquisto dei nuovi convogli Alta Velocità per 1,5 miliardi di euro, circa 50 milioni di euro per i nuovi livelli di servizio e per la nuova carrozza bistrot degli attuali convogli AV, 102 milioni di euro per la ristrutturazione delle carrozze Intercity da utilizzare nel prodotto "Frecciabianca".

Per quanto riguarda la Divisione Trasporto Regionale gli impegni di piano sono pari a 1.160 milioni di euro e riguardano principalmente gli accordi che Trenitalia ha assunto con la sottoscrizione dei contratti di servizio con le Regioni italiane. In particolare gli investimenti sono relativi all'acquisto dei nuovi complessi elettrici per circa 310 milioni di euro, 160 milioni di euro per convogli a trazione diesel e 281 milioni di euro per le nuove carrozze Doppio Piano.

Nel Trasporto Merci sono previsti investimenti per 14 milioni di euro e riguardano l'acquisto di carri ribassati "Twin" per lo sviluppo del traffico intermodale.

Gli altri investimenti si riferiscono ad attività sugli impianti di manutenzione e sui sistemi informativi.

## Contabilizzazioni 2012

L'ammontare delle contabilizzazioni relative agli investimenti effettuati nel 2012 è pari a circa 750 milioni di euro il cui dettaglio, confrontato con gli analoghi valori del 2011, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2012	2011	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto*	436	294	142	33%
Revamping	138	95	43	31%
<b>Materiale Rotabile</b>	<b>573</b>	<b>389</b>	<b>184</b>	<b>32%</b>
Tecnologie di bordo	54	33	21	39%
Impianti & Altro	45	28	17	38%
Sviluppo	1	0,1	1	88%
Informatica	79	62	17	21%
<b>TOTALE</b>	<b>752</b>	<b>512</b>	<b>240</b>	<b>32%</b>
<b>Manutenzione Incrementativa</b>	<b>369</b>	<b>349</b>	<b>20</b>	<b>5%</b>

(\*) la voce acquisti include: anticipi contrattuali per un valore di circa 59,4 Milioni di euro e recuperi di anticipi corrisposti negli esercizi precedenti per circa 31,5 milioni di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti a fronte di acquisti di nuovo materiale rotabile.

Rispetto all'anno 2011 si evidenzia un aumento generalizzato delle contabilizzazioni riferito principalmente agli investimenti in materiale rotabile, tecnologie di bordo e informatica.

La composizione degli investimenti per Divisione/Direzione è la seguente:

<b>(importi in milioni di euro)</b>	2012	2011	Variazioni	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri Nazionale/internazionale	333	147	186	56%
Divisione Passeggeri Regionale	310	296	14	4%
Divisione Cargo	9	6	3	31%
Direzione Tecnica	73	44	29	40%
Direzione Sistemi Informativi	4	4	(0,2)	-5%
Staff	24	15	9	37%
<b>TOTALE</b>	<b>752</b>	<b>512</b>	<b>240</b>	<b>32%</b>
<b>Manutenzione Incrementativa</b>	<b>369</b>	<b>349</b>	<b>20</b>	<b>5%</b>

Nella Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale, gli investimenti hanno riguardato per 47 milioni di euro anticipi contrattuali per l'acquisto dei nuovi convogli AV serie "ETR 1000".

Il progetto di ristrutturazione degli attuali convogli AV, secondo il nuovo modello di offerta basato su quattro nuovi livelli di servizio, ha contabilizzato 40 milioni di euro.

Attraverso uno specifico atto denominato "Split and Assignment Agreement", sottoscritto il 16 luglio 2012, sono stati definiti gli aspetti relativi al trasferimento dei diritti e degli obblighi contrattuali da Cisalpino a Trenitalia e SBB, in merito al contratto di fornitura della flotta dei 14 ETR 610. I convogli ETR 610 sono stati trasferiti, in numero di 7 per ciascuno, a Trenitalia e SBB. In particolare a Trenitalia sono stati attribuiti i treni n° 001, 002, 003, 004, 008, 011 e 012.

Con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti manutentivi per garantire le attività di manutenzione di primo livello sulla flotta AV proseguono gli interventi nell'impianto di Milano Martesana e nell'OMC di Vicenza.

E' in corso la procedura per la costruzione del nuovo "IMC Torino Smistamento" che prevede di razionalizzare l'assetto complessivo dell'impianto riallocando le attività manutentive in unico sito sia della Divisione Passeggeri Nazionale - Internazionale sia del Trasporto Regionale secondo criteri di efficacia e efficienza.

Le contabilizzazioni relative alle attività di ristrutturazione delle carrozze e delle loco per l'offerta relativa ai treni "Frecciabianca" sono pari a 25 milioni di euro.

Nell'ambito del trasporto regionale è in corso l'acquisto dei nuovi complessi elettrici mentre per i nuovi complessi a trazione diesel è stata assegnata nel corso del 2013 la relativa gara.

In corso di completamento le commesse di acquisto delle 24 locomotive E464 che hanno consuntivato costi per 142 milioni di euro. Prosegue, con qualche criticità del fornitore, l'acquisto delle nuove carrozze Doppio Piano; nel 2012 sono stati contabilizzati circa 109 milioni di euro e consegnate circa 77 carrozze a fronte delle 120 previste.

Proseguono le attività di ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato, con l'obiettivo di migliorare gli allestimenti interni e installare nuovi sistemi di climatizzazione. Prosegue la trasformazione di 30 carrozze UIC-X in Semipilota IR per garantire la piena reversibilità dei convogli adibito al trasporto regionale e il face-lift delle carrozze Media Distanza finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza.

Nella Regione Liguria è in corso il potenziamento del reticolo manutentivo secondo il nuovo modello organizzativo che prevede interventi a treno completo che permetterà la riduzione delle attività di manovra e di formazione treno.

Nel Trasporto Merci sono in corso le attività relative al processo di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità.

Per quanto riguarda le tecnologie di bordo, nel corso del 2012 sono stati contabilizzati 54 milioni di euro e sono state completate tutte le installazioni relative alle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e SSC (Sistema di Supporto alla Condotta). Si stanno definendo le attività relative al completamento STB (Sistema Tecnologico di Bordo) per ultimare l'attrezzaggio della flotta Divisione Trasporto Regionale.

Nell'ambito degli investimenti ITC sono in corso le attività relative alla "fase 2" sulla nuova piattaforma commerciale integrata "PICO" che riguardano l'offerta sui "Servizi Base" e sul Trasporto Passeggeri Regionale. Sul sistema SIM, Sistema Informativo Merci, continua la realizzazione di una piattaforma integrata

a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo il cui avvio completo in esercizio è previsto per la fine del 2013. Proseguono gli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, alla razionalizzazione ed all'efficientamento dei canali di vendita e del nuovo sistema di "Customer Relationship Management" per offrire alla clientela un elevato livello di servizio in ottica multi-canale.

Si riportano qui di seguito il numero di mezzi acquistati e quelli oggetto dei principali interventi di revamping:

	<b>Nuovo Materiale Rotabile</b>	<b>Revamping</b>
	<b>n. mezzi</b>	<b>n. mezzi</b>
<b>Locomotive</b>	<b>70</b>	<b>38</b>
<b>Nazionale ed Internazionale</b>	8	-
<b>Regionale</b>	62	38
<b>Cargo</b>	-	-
<b>Carrozze/Carri</b>	<b>77</b>	<b>764</b>
<b>Nazionale ed Internazionale</b>		
• ES* City	-	114
• Notte	-	-
<b>Regionale</b>		
• Piano Ribassato	-	49
• Doppio Piano	77	-
• MD Media Distanza	-	140
• UIC-X Semipilota	-	8
• Mezzi Leggeri	-	-
<b>Cargo</b>		
• Carri	-	453
<b>Convogli</b>	<b>7</b>	<b>184</b>
<b>Nazionale ed Internazionale</b>		
• Frecciarossa (ETR 500)	-	86
• ETR 610	7	-
<b>Regionale</b>		
• Treni TAF	-	98

Nella Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale sono state:

- adeguate le centraline per il "comando porte" di 105 locomotive elettriche;
- lateralizzate le porte di 378 carrozze.

Nella Divisione Trasporto Regionale è stato:

- adeguato il "comando porte" di 404 mezzi leggeri.



## LA FLOTTA TRENITALIA

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuate nel corso del 2012, risulta così composta:

### Parco Rotabili Operativo al 31.12.2012

<b>Categoria</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Unità</b>
Trainante	Locomotive Elettriche	1.528
Trainante	Locomotive Diesel	203
<b>Totale trainante</b>		<b>1.731</b>
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	933
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	614
<b>Totale mezzi leggeri</b>		<b>1.547</b>
Complessi	TAF	99
Complessi	Treni Minuetto	195
Complessi	Elettrotreni	121
<b>Totale complessi</b>		<b>415</b>
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	610
<b>Totale manovra</b>		<b>610</b>
Trainato	Carrozze Viaggiatori	6.288
Trainato	Carri	25.665
Trainato	Carri e veicoli auto	10
Trainato	Altro	40
<b>Totale trainato</b>		<b>32.003</b>

## FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, significativi rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società nel breve periodo, oltre quelli che saranno menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda. La crisi della finanza pubblica, che si sta manifestando con particolare gravità sugli enti locali, potrebbe determinare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale della Società e riflessi nel budget 2013 della Società ed, allo stato, presentano un profilo coerente con le assunzioni effettuate. La coerenza di tali assunzioni è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso la ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Nel corso del 2013 potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche regione per renderli coerenti con le fonti di finanziamento; tali azioni potranno incidere sui livelli di redditività. Sul rischio del mancato rinnovo dei contatti la società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati.

## RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

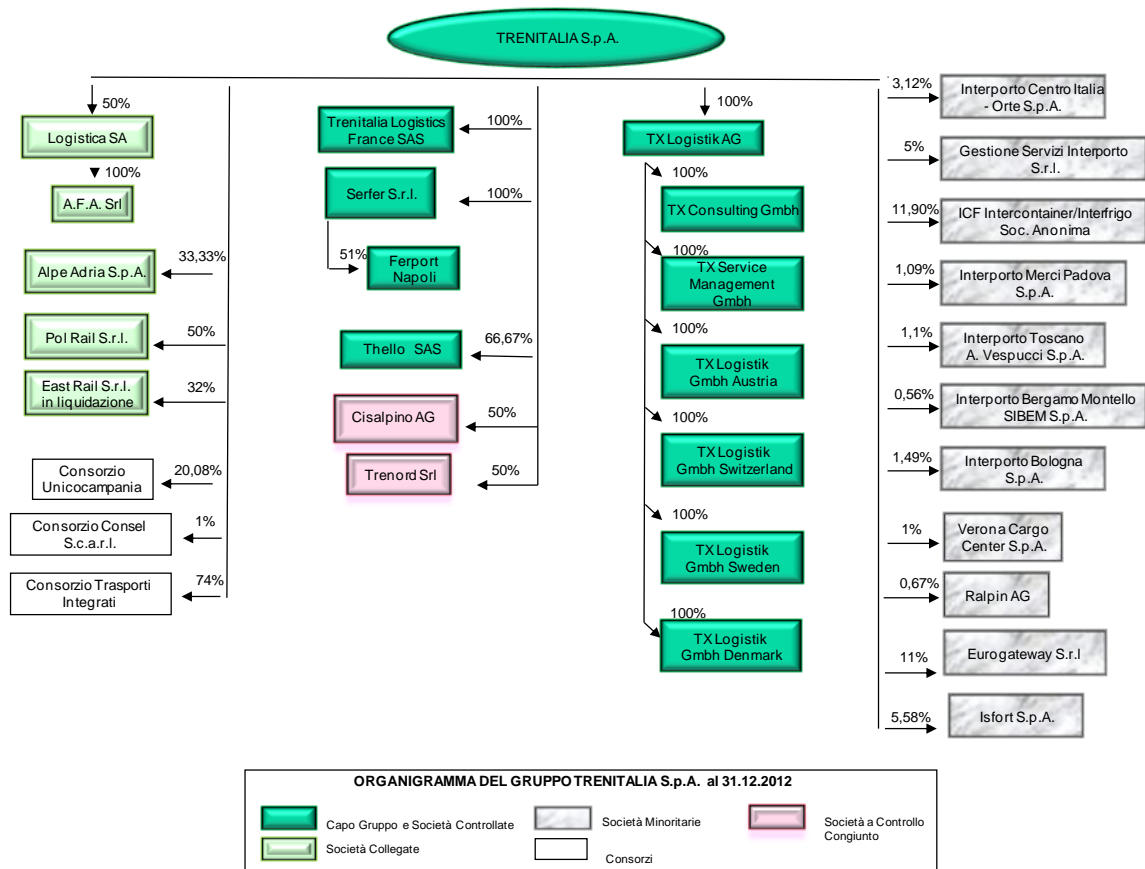
Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è stata attuata, ed è in via di conclusione una più razionale allocazione degli *asset* all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio *core business* dotando le stesse degli asset che sono ritenuti essenziali per il corretto esercizio delle loro attività industriali. Tale obiettivo si è al momento concretizzato attraverso alcune operazioni di scissione di cui la società ha dato atto nei precedenti suoi esercizi. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio cui si rimanda.

## IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2012 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2012 il portafoglio partecipativo di Trenitalia ha subito le seguenti variazioni:

- In data 26 luglio Trenitalia ha acquisito un'ulteriore quota di azioni pari al 16,7% della società di diritto francese Thello S.a.s (già Trenitalia Veolia Transdev S.a.s., variazione denominazione deliberata dall'Assemblea della società il 5 ottobre e registrata in data 17 dicembre) mediante versamento dell'importo di 256 mila euro.
- In data 28 settembre 2012 è avvenuta la liquidazione della società FS Formazione S.p.A.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2012 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Cisalpino AG, Trenord S.r.l. e Thello S.a.s.

### SERFER S.r.l.

(importi in €/000)

	2012	2011
Ricavi operativi	62.542	56.125
Costi	(58.774)	(52.950)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>3.768</b>	<b>3.175</b>
Ammortamenti	(1.096)	(1.142)
Sval. e perdite /riprese di valore	(622)	(49)
<b>Risultato operativo</b>	<b>2.050</b>	<b>1.984</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(241)	(286)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>1.809</b>	<b>1.698</b>
Imposte sul reddito	(1.286)	(1.685)
<b>Risultato netto</b>	<b>523</b>	<b>13</b>

La società opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di movimentazione, trazione ferroviaria, manutenzione materiale rotabile nonché progettazione, costruzione e manutenzione di raccordi ferroviari. L'esercizio 2012 ha fatto registrare un incremento dei ricavi operativi di circa l' 11,5% grazie ad un importante aumento nei volumi di attività, sia nel comparto trazione che in quello della manovra ferroviaria.

In particolare, si evidenzia che detto incremento è diretta conseguenza dello sviluppo di attività ferroviaria in sinergia con le società del Gruppo e l'avvio di nuovi cantieri per i servizi di manovra nell'ambito del Trasporto Regionale, del settore Cargo di Trenitalia e con Trenord.

Si segnala inoltre che la crescita dei ricavi operativi riflette anche l'aumento delle attività di manutenzione mezzi di locomozione realizzato nei siti manutentivi di Trenitalia ed RFI e nella nuova officina di Udine nonché delle attività di costruzione raccordi ferroviari.

Relativamente ai costi si evidenzia, all'interno del più generale incremento dei costi operativi conseguente alla maggior attività sviluppata, un importante aumento nel costo del lavoro dovuto, principalmente, al maggior numero di risorse impiegate (+12%) e agli incrementi contrattuali derivanti dall'entrata in vigore del CCNL della Mobilità.

L'andamento economico della gestione ha consentito di consolidare i positivi risultati già conseguiti nell'esercizio precedente sia a livello di margine industriale (EBITDA Margin 6%) che di risultato operativo

(EBIT Margin 3,3%) nonostante l'esercizio si sia fatto carico di maggiori oneri di svalutazione crediti appostati per fronteggiare i rischi di inesigibilità.

Il saldo della gestione finanziaria presenta un andamento in lieve miglioramento e, comunque, in linea con quello del 2011.

Il risultato netto di esercizio, oltre ad aver beneficiato della performance gestionale, è stato positivamente impattato dalla gestione fiscale. Le imposte sul reddito, pur risultando in incremento rispetto al precedente esercizio in considerazione del maggior risultato ante imposte, hanno beneficiato del positivo effetto derivante dall'applicazione della norma di cui al D.L. n. 2001/2011 riguardante la deduzione dall'Ires dell'Irap dal 2007 al 2011 afferente al costo del lavoro.

## TX Logistik AG

(importi in €/000)

	2012	2011
Ricavi operativi	186.595	173.579
Costi	(180.156)	(167.997)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>6.439</b>	<b>5.582</b>
Ammortamenti	(663)	(666)
Sval. e perdite /riprese di valore	65	91
<b>Risultato operativo</b>	<b>5.841</b>	<b>5.007</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	143	126
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>5.985</b>	<b>5.133</b>
Imposte sul reddito	(1.549)	(2.379)
<b>Risultato netto</b>	<b>4.436</b>	<b>2.754</b>

La società opera nel settore della logistica su scala internazionale con particolare specializzazione nell'ambito del trasporto ferroviario. Le più importanti relazioni interessano l'asse di interscambio "Nord-Sud", composto prevalentemente dai trasporti effettuati tra le seguenti aree geografiche europee: Norvegia, Svezia, Danimarca, Olanda, Germania, Svizzera, Austria, Francia e Italia. L'anno 2012 ha continuato ad evidenziare il significativo rallentamento delle economie dei mercati europei soprattutto nell'ultimo quadrimestre del 2012: in questo contesto TX Logistik è stata in grado di incrementare le sue quote di mercato, e con opportune azioni di miglioramento della produttività ha saputo neutralizzare alcuni incrementi di costi quali, in particolare, quelli collegati all'utilizzo dell'infrastruttura. Il risultato netto del 2012 è stato positivo di 4,4 milioni di euro con un incremento dei ricavi operativi del 7,5% nonostante i citati effetti della crisi economica che hanno interessato i principali settori nei quali opera la società (auto, acciaio e intermodale). Una costante e decisa azione sui costi ha consentito di mantenere una dinamica di incremento degli stessi in misura proporzionale ai ricavi (+ 7,3%) con un effetto sul Margine Operativo Lordo che è passato da 5,6 milioni di euro del 2011 ai 6,4 milioni di euro nel 2012. Il Risultato Operativo della Gestione Ordinaria della società è stato pari a 5,8 milioni di euro registrando una crescita rispetto al risultato del precedente esercizio (+ 16%).

La capacità dell'azienda di offrire al mercato un servizio di alta qualità del trasporto merci per ferrovia, esteso in 9 paesi europei ed all'interno di un unico sistema di gestione, rappresenta una grande opportunità per il futuro. Le condizioni di crisi del mercato e la crescente competitività rappresentano per la TX Logistik uno stimolo al miglioramento della qualità e della capacità di servizio.

## Cisalpino AG

*(importi in €/000)*

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Ricavi operativi	36.905	28.149
Costi	(6.972)	(5.139)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>29.933</b>	<b>23.010</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(65.088)	(13.323)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(35.155)</b>	<b>9.687</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	13.997	(7.884)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(21.158)</b>	<b>1.803</b>
Imposte sul reddito	23	(551)
<b>Risultato netto</b>	<b>(21.135)</b>	<b>1.252</b>

La società chiude l'esercizio con un risultato netto negativo di 21,1 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio 2012 la società, a seguito del completamento del piano di consegna dei rotabili a valere del contratto di fornitura con Alstom, ha provveduto a trasferire, in modo paritetico, i 14 rotabili (ETR 610) alle rispettive società azioniste (SBB e Trenitalia) con contestuale trasferimento del contratto, dei debiti di fornitura e del debito finanziario assunto nei confronti di Eurofima. Il risultato netto dell'esercizio è stato negativamente influenzato dalla minusvalenza per circa 53,6 milioni di euro conseguente al valore di trasferimento del materiale rotabile. Tale minusvalenza è ascrivibile al significativo apprezzamento del franco svizzero nei confronti dell'euro nel corso degli ultimi anni, che ha determinato una nominale sopravvalutazione del valore dei treni contabilizzato in franchi svizzeri rispetto al loro valore di mercato ed al costo di acquisto originario in euro. Tale effetto negativo è stato parzialmente neutralizzato dal provento per differenza cambio per circa 21,1 milioni di euro derivante dal trasferimento alle società azioniste del debito finanziario nominato in euro nei confronti di Eurofima a seguito del significativo apprezzamento del franco svizzero rispetto alla valutazione al momento dell'accensione del debito. A seguito delle sopracitate operazioni, che nella sostanza hanno portato a svuotare la società di contenuti operativi, l'Assemblea dei Soci ha altresì deliberato la riduzione del capitale sociale per 134,7 milioni di euro che ha avuto esecuzione nel 2013. Sulla base di quanto precede e della prevista liquidazione della società sono venuti meno i presupposti della continuità aziendale. Il bilancio comunque è stato predisposto sulla base di criteri di valutazione in ipotesi di continuità, atteso che la società non potrà essere posta in liquidazione nei prossimi dodici mesi, poiché la maggior parte delle poste patrimoniali della società è costituita da liquidità non ci sono sostanziali differenze in esito ai criteri di valutazione.

**Trenord S.r.l.***(importi in €/000)*

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Ricavi operativi	733.054	673.149
Costi	(673.223)	(624.495)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>59.831</b>	<b>48.654</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(41.058)	(17.868)
<b>Risultato operativo</b>	<b>18.773</b>	<b>30.786</b>
Saldo gestione finanziaria	(4.451)	(6.658)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>14.322</b>	<b>24.128</b>
Imposte sul reddito	(11.139)	(16.440)
<b>Risultato netto</b>	<b>3.183</b>	<b>7.688</b>

La società, costituita il 4 agosto 2009 tra Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, è divenuta operativa il 16 novembre 2009 a seguito della stipula del contratto di affitto di ramo d'azienda che consente alla società lo svolgimento del trasporto regionale nella regione Lombardia.

Gli affitti dei rami d'azienda hanno rappresentato una fase transitoria, in quanto i due soci hanno operato, nel corso del 2011, una verifica circa l'effettiva funzionalità della partnership sulla base di criteri oggettivi quali la qualità dei servizi erogati e l'economicità della gestione realizzata, il cui esito positivo ha consentito il 3 maggio 2011 la realizzazione dell'operazione di conferimento a favore di Trenord del ramo operativo Trenitalia destinato allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale ferroviario in Lombardia. Contestualmente FNM SpA ha conferito l'intera sua partecipazione in Le Nord Srl, società poi fusa per incorporazione in Trenord con effetti contabili dal 1 gennaio 2011.

Trenord fa viaggiare oltre 650.000 persone al giorno su una rete di circa 1900 km distribuita sul territorio lombardo, che tocca 425 stazioni su 37 direttrici di riferimento, 2.200 corse a giorno effettuate da oltre 380 treni.

La Società, è subentrata, a partire dal 15 novembre 2009, nella gestione dei contratti di servizio, sottoscritti il 13 novembre 2009 con la Regione Lombardia da Trenitalia e da LeNord. Subito a valle del conferimento Trenord e Regione Lombardia hanno avviato un tavolo congiunto per redigere il Nuovo Contratto di Servizio Unico, che è stato poi firmato in data 1 ottobre 2012, con decorrenza 1 gennaio 2012 e scadenza il 31 dicembre 2014.

Il nuovo contratto, che si basa sul presupposto dell'equilibrio economico-finanziario dello stesso, si compone di una componente oraria "a catalogo" applicata alla produzione che tiene conto della tipologia del servizio erogato, diversificando il costo per velocità commerciale e numerosità dei posti offerti e una componente "puntuale" che prevede il riconoscimento delle componenti di costo sostenute da Trenord, quali a titolo esemplificativo il pedaggio e il noleggio del materiale rotabile.

In data 4 luglio 2012 è stato sottoscritto tra Trenord e le OO.SS. il nuovo contratto di lavoro di "secondo livello", con ciò addivenendosi all'applicazione a tutto il personale dipendente Trenord di un'unica normativa.

Nel corso del 2012 Trenord ha rafforzato il proprio programma d'esercizio passando da 37,6 a 38,2 mln di treni km con un nuovo incremento pari a circa il 2% del servizio offerto. Gli indicatori di *performance* per la qualità di servizio sono stati in linea con gli obiettivi sfidanti previsti per il 2012 fino al cambio orario di dicembre 2012. Infatti in conseguenza del cambiamento dell'orario avvenuto in data 9 dicembre si è dato avvio al nuovo sistema di pianificazione dei turni. Tale sistema recepiva, oltre al nuovo orario, l'incremento della produzione e l'applicazione delle nuove regole contrattuali. La concomitanza di tali cambiamenti ha ingenerato una crisi del sistema orario-turni che ha comportato un decadimento repentino e pesante delle performance di servizio che hanno comportato significativi impatti economici per circa 8,1 milioni di euro. In particolare 1,9 milioni di euro si riferiscono alla riduzione del corrispettivo del contratto di servizio per le detrazioni correlate ai minori servizi resi mentre i 6,1 milioni di euro si riferiscono agli accantonamenti per le penali relative alle soppressioni e alla minor qualità del servizio reso, nonché ai bonus e ai rimborsi straordinari che verranno riconosciuti alla clientela nei primi mesi del 2013. Nel 2012 la società registra un Risultato Netto positivo di 3,2 milioni di euro con un margine operativo lordo pari a 59,8 milioni di euro, in crescita rispetto al 2011 (+22,9 %), mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 18,8 milioni di euro, in flessione rispetto all'anno precedente (30,8 milioni di euro). La consistenza del personale della Società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 2012 le 4.227 unità, regolate dal CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie del 20 Luglio 2012 e dal Contratto Aziendale di Trenord in vigore dal 1 dicembre 2012.

## Thello S.a.s.

*(importi in €/000)*

	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Ricavi operativi	28.736	1.307
Costi	(30.672)	(3.103)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>(1.936)</b>	<b>(1.797)</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(190)	(13)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(2.126)</b>	<b>(1.810)</b>
Imposte sul reddito	(439)	(2)
<b>Risultato netto</b>	<b>(2.565)</b>	<b>(1.812)</b>

Il 2012 è stato il primo anno nel quale è stato completato l'avvio delle attività, dove a fianco della relazione iniziale tra Venezia e Parigi è stata avviata anche la relazione Parigi-Roma.

La società chiude il secondo esercizio con una perdita di 2,6 milioni di euro. Il risultato negativo non è rappresentativo delle effettive prospettive di redditività della società in quanto solo a fine 2012 la società ha potuto avviare il servizio sul nuovo collegamento Parigi-Roma.



## AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2012 Trenitalia S.p.A. non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio azioni proprie e/o della società controllante, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Per quanto riguarda le indagini e i procedimenti giudiziari in corso alla fine dell'esercizio, si segnala che:

- Procedimento penale n. 78261/2007 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma: il Legale della società ha avuto notizia della presentazione, da parte del Pubblico Ministero, della richiesta di archiviazione. Il procedimento riguardava il tema della sicurezza dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte delle carrozze.
- Procedimento penale n. 7829/2006 R.G.N.R. – n. 2617/2007 R.G. G.I.P. del Tribunale di Lecce, nei confronti di alcuni ex dipendenti e dirigenti della società e di medici fiduciari in relazione al decesso di un dipendente avvenuto il 31 agosto 2004 per "insufficienza respiratoria acuta secondaria e pneumotorace spontaneo. Il processo si è concluso in data 26 gennaio 2012 con la condanna di alcuni ex dipendenti ad un anno di reclusione oltre al pagamento delle spese processuali nonché, in solido con la Società quale responsabile civile, al risarcimento del danno morale iure proprio in favore delle parti civili.
- In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R., pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, successivamente all'avviso della conclusione delle indagini preliminari notificato dalla Procura a giugno 2012, il Tribunale di Lucca ha proceduto, nel febbraio 2013, alla notifica del decreto di fissazione della data di inizio dell'udienza preliminare, indicata per il 25 marzo 2013, a seguito della richiesta di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero.

Per quanto attiene alle persone fisiche, la richiesta di rinvio a giudizio è stata formulata nei confronti degli stessi soggetti e per i medesimi reati già indicati nell'avviso della conclusione delle indagini preliminari e, precisamente, nei confronti di 32 indagati (rispetto ai 38 indicati nell'informazione di garanzia del dicembre 2010), di cui 18 appartenenti al Gruppo, fra questi gli Amministratori Delegati di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA e FS Logistica SpA, per i reati di incendio colposo (artt. 423 e 449 c.p.), disastro ferroviario colposo (artt. 430 e 449 c.p.), omicidio colposo e lesioni gravi e gravissime colpose, aggravati dall'aver commesso il fatto con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (artt. 589 e 590 c.p.).

Il Pubblico Ministero ha formulato, inoltre, richiesta di rinvio a giudizio nei confronti delle Società già indicate nell'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ovverosia Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, FS Logistica SpA e, esterne al Gruppo FS Italiane, Cima Riparazioni SpA, GATX Rail Austria GmbH, GATX Rail Germania GmbH e Officina Jungenthal Waggon GmbH, nonché nei confronti della ulteriore Società GATX RAIL Europa GmbH (destinataria di separato avviso di conclusione delle indagini preliminari), confermando per tutte l'imputazione dell'illecito amministrativo previsto dall'art. 25 *septies*, commi 2 e 3 del D.Lgs. 231/2001, in relazione ai reati di omicidio colposo (art. 589 c.p.) e lesioni

gravi e gravissime (art. 590 c.p.) commesse in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle Società del Gruppo FS Italiane, che peraltro sono coperte da idonee polizze assicurative.

- Procedimento penale n. 3723/2012 R.G.N.R. della Procura della repubblica di Bergamo nei confronti dell'Amministratore Delegato. Il procedimento è stato avviato a seguito dell'incidente, avvenuto il 18 agosto 2010, durante la partenza del treno R 2098 dalla stazione di Treviglio, allorquando due viaggiatori, nonostante fosse già stata azionata dal Capotreno la tele-chiusura delle porte, sono scesi dal treno in movimento forzando la porta di una carrozza. Un viaggiatore è riuscito a scendere ed ha poi tentato di impedire la richiusura delle porte per consentire la discesa dell'altro viaggiatore che è rimasto bloccato tra le ante della porta che si stava richiudendo per l'intervento del dispositivo tachimetrico. Per effetto del movimento del treno entrambi i viaggiatori hanno perso l'equilibrio e sono caduti tra la banchina ed il convoglio. Il primo è deceduto mentre il secondo ha subito lesioni. L'amministratore delegato è indagato perché non avrebbe adottato tutte le misure idonee ad evitare l'incidente in materia di sicurezza del lavoro, ambiente ed esercizio.
- Il procedimento penale n. 491/2012 RGNR n.956/2012, Tribunale di Mondovì. Il procedimento trae origine da un infortunio occorso ad un capo treno rimasto vittima di un'aggressione da parte di un viaggiatore non identificato. Il fatto è avvenuto nella stazione di Ceva (Cn) durante lo svolgimento dell'attività lavorativa sul treno 4480 del 25 gennaio 2012. L'amministratore delegato è indagato per il reato di lesioni personali colpose gravi, commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.
- Il procedimento penale n. 3168/2011 RGNR n.1056/2012, Tribunale di Avezzano. Il procedimento trae origine da un infortunio occorso ad un dipendente in servizio presso la Direzione Regionale Abruzzo. Il procedimento è stato archiviato dal Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Avezzano, in accoglimento della richiesta formulata dal pubblico Ministero, perché la notizia di reato era infondata essendo emerso che l'evento lesivo era stato di natura meramente accidentale e che, quindi, nessuna responsabilità poteva addebitarsi al datore di lavoro.
- Procedimento istruttorio dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) n. A436: Arenaways – ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto. Con provvedimento del 25 luglio 2012 l'AGCM ha deliberato di irrogare una sanzione, in solido con la Capogruppo, di 200 mila euro. Questo procedimento, di cui si sono descritti i contenuti nel bilancio 2011, era stato avviato dall'AGCM nel mese di dicembre 2010 per accertare un presunto abuso di posizione dominante da parte del Gruppo FS Italiane. Trenitalia ha provveduto ad effettuare il pagamento delle sanzioni a favore dell'AGCM, ma con ricorso depositato in data 22 novembre 2012, ha impugnato il suddetto provvedimento dinanzi al TAR del Lazio chiedendone l'annullamento. In subordine è stato richiesto l'annullamento della sanzione irrogata oppure una sua congrua riduzione.

Per le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto in bilancio 2011.

## **Decreto Legislativo n. 231/2001**

Nel 2012 l'Organismo di Vigilanza della Società ha svolto l'attività di vigilanza sull'osservanza e l'efficacia del "Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società" mediante l'analisi e il monitoraggio dei flussi

informativi trasmessi dalle strutture societarie e dei risultati delle verifiche svolte presso le aree considerate a rischio reato.

Il processo di aggiornamento del Modello, finalizzato all'adeguamento dello stesso a seguito dei mutamenti organizzativi e dei nuovi reati presupposti introdotti dal legislatore, si è concluso il 7 giugno 2012, con l'approvazione del nuovo Modello di Trenitalia da parte del Consiglio di Amministrazione. Il Modello ha recepito tutti i nuovi reati introdotti dal Legislatore fino a Dicembre 2011.

A seguito del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità/Area Attività Ferroviaria, sottoscritto dalle parti il 20 luglio 2012, è stato necessario aggiornare il Modello 231 rispetto alla nuova numerazione degli articoli riguardanti il sistema sanzionatorio. La facoltà di apportare tale modifica formale è stata attribuita all'Amministratore Delegato, che ha provveduto in tal senso in data 25 ottobre 2012.

Le notizie degli aggiornamenti sono stati pubblicati sia sul sito aziendale che nelle newsletters periodiche diffuse da Trenitalia.

In seguito all'approvazione del Modello è cominciato anche un programma di formazione indirizzato al personale operante nelle attività esposte al rischio di commissione reati di cui al Decreto 231/2001.

L'Organismo di Vigilanza ha avviato le attività di aggiornamento del Modello rese necessarie a seguito dell'emissione del Decreto Legislativo 109 del 16 luglio 2012 e della Legge 190 del 6 novembre 2012. Il D. Lgs. 109/2012 ha introdotto nel D. Lgs. 231/2001 l'articolo 25-duodecies che ha esteso la responsabilità delle persone giuridiche al reato di impiego di cittadini di paese terzi con soggiorno irregolare, mentre la Legge 190/2012 ha apportato alcune modifiche ai reati di corruzione, ampliando, tra l'altro, l'ambito di applicazione della responsabilità amministrativa degli enti alla corruzione tra privati, con la modifica dell'art. 2635 del c.c.

### **Informativa relativa all'articolo 2497 ter del Codice Civile**

Le attività svolte per operazioni straordinarie, quali le scissioni, acquisto partecipazioni, sono originate dalle strategie decise dalla Capogruppo. Per le attività gestionali si è ottemperato alle disposizioni contenute nella Corporate Governance.

## EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I risultati del 2012 confermano il percorso delineato dal precedente Piano d'Impresa 2007-2011 su cui è stato basato il presupposto del principio di continuità aziendale, i risultati sono inoltre in linea con il Piano d'Impresa 2011-2015.

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo nonostante alcuni significativi ritardi negli incassi provenienti da alcune regioni italiane. Il rispetto dei pagamenti avrebbe consentito alla Società di migliorare ulteriormente la sua generazione di cassa operativa e contenere gli oneri finanziari.

Come descritto nei fattori di rischio ai quali la società è esposta, è bene ricordare come il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza sia condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. Il settore "mercato" nel segmento Alta velocità, a partire dal 2012, è stato interessato dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati. I rischi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sono stati valutati nel Piano industriale della Società e riflessi nel budget 2013. La coerenza delle assunzioni poste alla base dei piani della società è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso la ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia. La leva del prezzo potrebbe costituire elemento di discriminazione tra i diversi operatori con un riflesso sulla marginalità della Divisione al fine di difendere il mercato contendibile. Più in generale il quadro sopra descritto, tipicamente afferente alle dinamiche del mercato, potrebbe invece avere andamenti positivi qualora si manifestassero segnali di ripresa oppure particolari trend dei prezzi dell'energia che rendessero più competitivo il trasporto ferroviario.

La società sta portando a compimento un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009, tale piano dovrà portare il settore Cargo verso l'equilibrio economico complessivo.

I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con la regione avranno riflessi nei periodi successivi al 2014. Nel corso del 2013 potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche regione per renderli coerenti con le fonti di finanziamento; tali azioni potranno incidere sui livelli di redditività.

E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta per la società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal CDA di Trenitalia nel mese di settembre 2009, ed in parte già realizzate, permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità.

Gli investimenti sul settore del mercato non potranno, in modo sostanziale alla società, problemi di sostenimento degli impegni assunti.

Alla luce delle considerazioni esposte la società potrà prevedere, per il 2013, un riequilibrio del suo risultato tenendo conto che nel corso del 2012 il suo conto economico ha risentito di componenti positivi non ricorrenti. Il risultato della società potrebbe essere inoltre influenzato dalle dinamiche prima evidenziate.

### **Termine di approvazione del bilancio ai sensi dell'art. 2364 c.c.**

Per tener conto delle esigenze legate al recepimento dei risultati delle società partecipate la Società ha deciso di avvalersi, come previsto dall'art. 9 dello Statuto, della facoltà di approvare il bilancio entro 152 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

### **PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO**

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2012, evidenzia un utile netto di euro 206.424.332, che si propone di destinare come segue:

- euro 10.321.217 a Riserva Legale
- euro 196.103.115 a Riserva di Utili Portati a Nuovo.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

# **Bilancio di esercizio: prospetti contabili e note esplicative**

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2012	31.12.2011
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	8.964.110.287	8.810.719.419
Attività immateriali	(7)	89.562.341	82.269.556
Attività per imposte anticipate	(8)	152.135.321	65.754.793
Partecipazioni	(9)	195.670.815	195.599.602
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	23.922.569	23.202.578
Altre attività non correnti	(11)	28.933.006	107.768.880
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>9.454.334.339</b>	<b>9.285.314.827</b>
Rimanenze	(12)	660.905.867	654.657.540
Crediti commerciali correnti	(13)	2.098.490.405	1.683.656.476
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	2.352.173	703.072
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	61.511.053	607.842.314
Crediti tributari	(15)	2.746.133	177.477
Altre attività correnti	(11)	194.100.362	48.582.446
<b>Totale attività correnti</b>		<b>3.020.105.993</b>	<b>2.995.619.325</b>
<b>Totale attività</b>		<b>12.474.440.332</b>	<b>12.280.934.152</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	(16)	1.654.464.000	1.654.464.000
Riserva di valutazione	(16)(17)	(343.416.330)	(177.863.830)
Altre riserve	(16)	189.537.922	181.719.463
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	(89.629.556)	(238.180.293)
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	206.424.332	156.369.196
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>1.617.380.368</b>	<b>1.576.508.537</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(18)	4.884.697.416	5.450.733.334
TFR e altri benefici ai dipendenti	(19)	1.094.217.685	987.527.469
Fondi rischi e oneri	(20)	278.448.713	392.362.145
Passività per imposte differite	(8)	107.361.364	156.921.578
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(21)	248.874.260	242.070.198
Altre passività non correnti	(22)	25.916.808	69.798.818
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>6.639.516.246</b>	<b>7.299.413.542</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	(18)	740.870.121	146.612.969
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(20)	1.549.147	6.584.024
Debiti commerciali correnti	(23)	1.989.329.908	1.782.477.063
Debiti per imposte sul reddito	(24)	-	17.681.203
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(21)	870.755.565	916.667.020
Altre passività correnti	(22)	615.038.977	534.989.795
<b>Totale passività correnti</b>		<b>4.217.543.718</b>	<b>3.405.012.074</b>
<b>Totale passività</b>		<b>10.857.059.964</b>	<b>10.704.425.616</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>12.474.440.332</b>	<b>12.280.934.152</b>

**Conto economico**

<b>(Euro)</b>	<b>Note</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(25)	5.279.323.113	5.406.383.291
Altri proventi	(26)	218.665.431	301.665.081
<b>Totale ricavi</b>		<b>5.497.988.544</b>	<b>5.708.048.372</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	(27)	1.979.140.642	2.086.392.881
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28)	382.770.989	410.490.899
Costi per servizi	(29)	2.010.685.170	2.000.241.843
Costi per godimento beni di terzi	(30)	151.468.450	161.141.671
Altri costi operativi	(31)	33.910.555	31.345.730
Costi per lavori interni capitalizzati	(32)	(410.185.222)	(372.661.801)
<b>Totale costi</b>		<b>4.147.790.584</b>	<b>4.316.951.222</b>
<b>Ammortamenti</b>	(33)	924.642.671	859.556.972
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	(34)	7.324.533	35.294.282
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari		6.674.434	33.063.829
Rettifiche e riprese di valore su crediti		650.099	2.230.453
<b>Accantonamenti</b>		-	-
<b>Risultato operativo</b>		<b>418.230.756</b>	<b>496.245.896</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	(35) (37)	14.548.962	13.538.463
Oneri finanziari	(36) (37)	216.781.574	247.153.387
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>215.998.144</b>	<b>262.630.971</b>
Imposte sul reddito	(38)	9.573.812	106.261.775
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>206.424.332</b>	<b>156.369.196</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>206.424.332</b>	<b>156.369.196</b>



## Prospetto di conto economico complessivo

<b>(Euro)</b>	<b>Note</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Risultato netto del periodo</b>		<b>206.424.332</b>	<b>156.369.196</b>
<b>Altre componenti di conto economico complessivo</b>			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)(17)	(52.292.829)	(40.999.955)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)(17)	(174.612.481)	(18.528.060)
Effetto fiscale	(16)(17)	61.352.809	16.443.131
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>(165.552.501)</b>	<b>(43.084.884)</b>
<b>Totale conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>40.871.831</b>	<b>113.284.312</b>

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio Netto									
(Euro)	Capitale sociale	Riserve				Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve		Riserve di Valutazione					
		<i>Riserva legale</i>	<i>Riserva straordinaria</i>	<i>Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge</i>	<i>Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti</i>				
<b>Saldo al 1 Gennaio 2011</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>982.063</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(143.628.574)</b>	<b>8.849.628</b>	<b>43.287.441</b>	<b>(307.588.731)</b>	<b>73.061.513</b>	<b>1.463.224.224</b>
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		3.653.076				<b>3.653.076</b>	69.408.437	(73.061.513)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				(29.724.967)	(13.359.917)	<b>(43.084.884)</b>			<b>(43.084.884)</b>
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								156.369.196	<b>156.369.196</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2011</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>4.635.139</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(173.353.541)</b>	<b>(4.510.289)</b>	<b>3.855.633</b>	<b>(238.180.293)</b>	<b>156.369.196</b>	<b>1.576.508.537</b>
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		7.818.460				<b>7.818.460</b>	148.550.736	(156.369.196)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				(37.912.301)	(127.640.200)	<b>(165.552.501)</b>			<b>(165.552.501)</b>
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								206.424.332	<b>206.424.332</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2012</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>12.453.599</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(211.265.842)</b>	<b>(132.150.489)</b>	<b>(153.878.408)</b>	<b>(89.629.557)</b>	<b>206.424.332</b>	<b>1.617.380.368</b>

**Rendiconto finanziario**

	<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	<b>206.424</b>	<b>156.369</b>
Ammortamenti	924.643	859.557
<i>Svalutazioni</i>	<i>6.687</i>	<i>33.863</i>
<i>Accantonamento fondi per rischi</i>	<i>175.262</i>	<i>132.024</i>
<i>Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti</i>	<i>85.623</i>	<i>50.432</i>
<b>Accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>267.572</b>	<b>216.319</b>
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	-	(22.194)
Variazione delle rimanenze	(6.248)	5.663
Variazione dei crediti commerciali	(414.834)	589.117
Variazione dei debiti commerciali	206.853	(30.020)
Variazione delle imposte differite attive e passive	(135.941)	(18.764)
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(20.250)	17.907
Variazione delle altre passività	36.167	(284.310)
Variazione delle altre attività	(66.682)	81.801
Utilizzi fondi rischi e oneri	(294.209)	(181.649)
Pagamento benefici ai dipendenti	(106.573)	(163.823)
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa</b>	<b>596.922</b>	<b>1.225.973</b>
<i>Investimenti-Immobilizzazioni materiali</i>	<i>(1.080.117)</i>	<i>(828.639)</i>
<i>Investimenti-Immobilizzazioni immateriali</i>	<i>(40.432)</i>	<i>(32.651)</i>
<i>Investimenti-Partecipazioni</i>	<i>(296)</i>	<i>(36.200)</i>
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>	<b>(1.120.845)</b>	<b>(897.490)</b>
<i>Contributi-Immobilizzazioni materiali</i>	<i>9.082</i>	<i>203</i>
<b>Contributi</b>	<b>9.082</b>	<b>203</b>
<i>Disinvestimenti-Immobilizzazioni materiali</i>	<i>13.658</i>	<i>132.247</i>
<i>Disinvestimenti-Immobilizzazioni immateriali</i>	<i>5.832</i>	<i>1.666</i>
<i>Disinvestimenti-Partecipazioni</i>	<i>187</i>	<i>859</i>
<b>Disinvestimenti</b>	<b>19.677</b>	<b>134.772</b>
<b>Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento</b>	<b>(1.092.086)</b>	<b>(762.515)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	32.857	(83.333)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(4.636)	(74.410)
Variazione delle passività finanziarie	19.476	18.221
Variazione attività finanziarie	(2.369)	19.207
<b>Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria</b>	<b>45.328</b>	<b>(120.315)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo</b>	<b>(449.835)</b>	<b>343.143</b>
<b>Disponibilità liquide a inizio periodo</b>	<b>(289.584)</b>	<b>(632.727)</b>
<b>Disponibilità liquide a fine periodo</b>	<b>(739.419)</b>	<b>(289.584)</b>
<b>C/C Intersocietario</b>	<b>(800.930)</b>	<b>(897.426)</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>61.511</b>	<b>607.842</b>

---

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

### 1. Premessa

Il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 (di seguito anche il "bilancio civilistico") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Trenitalia S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

La società ha optato per l'esenzione dalla redazione del bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dal paragrafo 10 dello IAS 27. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

### 2. Società

Trenitalia S.p.A. (nel seguito anche la "Società" ovvero "Trenitalia") è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa 1.

La Società fornisce servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica.

La Società è soggetta alla direzione e coordinamento della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Gli Amministratori in data 15 aprile 2013 hanno approvato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012 e, da tale data, viene messo a disposizione dell'Azionista nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data 22 Maggio 2013, entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile, e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 15 aprile 2013, data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società PricewaterhouseCoopers S.p.A. è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010 e degli articoli 2409-bis e seguenti del Codice Civile.

### 3. Criteri di redazione del bilancio

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

Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 15 aprile 2013, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

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

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

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

Il presente bilancio civilistico è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 4 "Gestione dei rischi finanziari e operativi".

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

## 4. Principi contabili applicati

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

### Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del "*component approach*", secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

L'ammortamento viene calcolato in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti.

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni non sono ammortizzati. Nel 2012, con la messa a regime di nuove procedure di controllo che consentono il puntuale monitoraggio anche degli interventi manutentivi effettuati su fabbricati e impianti, si è proceduto alla rideterminazione della vita utile di detti interventi che, pur aumentando la capacità produttiva e/o la sicurezza, non hanno una vita utile pari a quella del componente principale.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

#### Materiale rotabile

- Componenti da ripristinare	15,4% - 20%
- Componenti ad usura	15,4% - 20%
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%
- Restyling/Sicurezza Trainato	10%
- Componente base	4,3% - 3,3%
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	15,4% - 20%
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi revamping)	5,5%

**Terreni e fabbricati**

- Terreni patrimoniali	-
- Terreni strumentali	-
- Fabbricati industriali e costruzioni leggere	2%
- Manutenzione incrementativa Fabb. Industriali	5%
- Migliorie su beni di terzi	20%

**Impianti industriali**

- Impianti di officina	5%
- Manutenzione incrementativa Impianti di officina	10%

**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%
- Migliorie su beni di terzi	20%

**Attività immateriali**

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono considerati parte del costo di acquisto.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della Società sono identificabili le seguenti principali immobilizzazioni immateriali:

*(a) Concessioni, licenze e marchi*

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze software inclusivi delle spese sostenute per rendere il software pronto per l'utilizzo sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesi nel momento in cui sono sostenuti.

*(b) Costi di ricerca e sviluppo*

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le immobilizzazioni immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- esiste un mercato potenziale o, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'immobilizzazione immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le immobilizzazioni immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

Le aliquote di ammortamento utilizzate con riferimento alle attività immateriali a vita utile definita sono le seguenti:

**Aliquote**

Costi di sviluppo	20%
Software	20%



**Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali***i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita*

A ciascuna data di riferimento del bilancio, è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività, imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il fair value, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto al lordo delle imposte che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di *cash generating unit* sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

**Strumenti finanziari****Partecipazioni in controllate, collegate e a controllo congiunto**

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le riduzioni di valore. Quando vengono meno i motivi che hanno determinato la riduzione di valore, il valore contabile della partecipazione è incrementato fino a concorrenza del relativo costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

**Attività finanziarie e crediti commerciali**

Le attività finanziarie sono iscritte inizialmente al *fair value* e classificate nella categoria crediti e finanziamenti attivi, attività disponibili per la vendita o attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico, in funzione della relativa natura e dello scopo per cui sono state acquistate.

Le attività finanziarie sono contabilizzate alla data di negoziazione dell'operazione di acquisizione/vendita e sono rimosse dal bilancio quando il diritto di ricevere i relativi flussi di cassa si è estinto e la società ha sostanzialmente trasferito tutti i rischi e benefici relativi allo strumento finanziario e il relativo controllo.

*Crediti e finanziamenti attivi*

Per crediti e finanziamenti attivi si intendono strumenti finanziari non derivati e non quotati in un mercato attivo, dai quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. In particolare, nella presente categoria sono classificate le seguenti voci del prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria: "Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)", "Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)" e "Crediti commerciali correnti".

I crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzati inizialmente al *fair value* e successivamente valutati con il metodo del costo ammortizzato in base al criterio del tasso di interesse effettivo, al netto del fondo svalutazione. I crediti e finanziamenti attivi sono inclusi nell'attivo corrente, ad eccezione di quelli con scadenza contrattuale superiore ai dodici mesi rispetto alla data di bilancio, che sono classificati nell'attivo non corrente.

Le perdite su crediti e finanziamenti attivi sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie dell'emittente o debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale degli attesi futuri flussi finanziari e rilevato nel conto economico nella voce "Svalutazioni e perdite (riprese) di valore". I crediti e finanziamenti attivi non recuperabili sono rappresentati nella situazione patrimoniale e finanziaria al netto del fondo svalutazione. Se nei periodi successivi vengono meno le motivazioni delle svalutazioni precedentemente effettuate, il valore delle attività è ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del metodo del costo ammortizzato.

*Attività finanziarie disponibili per la vendita*

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono strumenti finanziari non derivati esplicitamente designati in questa categoria e sono compresi nelle attività non correnti, fatta eccezione per quelle attività per le quali gli amministratori intendano procedere con la cessione nei dodici mesi successivi alla data di bilancio.

Le attività finanziarie disponibili per la vendita sono inizialmente rilevate a *fair value*, incrementate dei costi accessori e successivamente sono valutate a *fair value*, imputando i successivi utili o perdite da valutazione a una riserva di patrimonio netto. La loro imputazione a conto economico è effettuata solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, ovvero, nel caso di variazioni cumulate negative al momento che le stesse sono considerate durature e significative.

Eventuali dividendi derivanti da partecipazioni iscritte nella categoria in oggetto sono imputati nel conto economico, nel momento in cui sorge in capo alla società il diritto a ricevere il relativo pagamento.

La società valuta a ogni data di bilancio se esiste un'oggettiva evidenza di perdita di valore delle attività finanziarie. Nel caso di partecipazioni classificate come disponibili per la vendita, una riduzione nel *fair value* della partecipazione al di sotto del costo iniziale è considerato un indicatore di perdita di valore. Nel caso esista questo tipo di evidenza, per le attività finanziarie disponibili per la vendita, la perdita cumulata – calcolata come la differenza tra il costo di acquisizione e il *fair value* alla data del bilancio al netto di eventuali perdite di valore contabilizzate precedentemente nel conto economico – è trasferita dal patrimonio netto e riconosciuta nel conto economico. Tali perdite si cristallizzano e pertanto non possono essere successivamente ripristinate a conto economico. Le variazioni dei tassi di cambio relative alle partecipazioni iscritte nella categoria delle attività finanziarie disponibili per la vendita sono rilevate nell'ambito della specifica riserva del patrimonio netto.

#### *Attività finanziarie al fair value con contropartita nel conto economico*

Le attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico sono rappresentate da titoli detenuti per la negoziazione, in quanto acquisiti allo scopo di essere ceduti nel breve termine. I derivati sono valutati come titoli detenuti per la negoziazione, a meno che non siano contabilmente designati come strumenti finanziari di copertura.

Le attività finanziarie con contropartita nel conto economico sono inizialmente rilevate al *fair value* e i relativi costi accessori sono spesi immediatamente nel conto economico. Successivamente, tali attività sono valutate al *fair value* con contabilizzazione a conto economico della relativa variazione.

#### **Disponibilità liquide e mezzi equivalenti**

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

#### **Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie**

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato,

applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

### ***Strumenti finanziari derivati***

Gli strumenti finanziari derivati stipulati dalla Società sono volti a fronteggiare l'esposizione al rischio di tasso di interesse e al rischio di cambio e ad una diversificazione dei parametri di indebitamento che ne permetta una riduzione del costo e della volatilità. Alla data di stipula del contratto gli strumenti derivati sono inizialmente contabilizzati al *fair value* e, se gli strumenti derivati non sono contabilizzati quali strumenti di copertura, le successive variazioni del *fair value* sono trattate quali componenti del conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati di copertura sono contabilizzati secondo le modalità stabilite per *l'hedge accounting* solo quando:

- all'inizio della copertura, esistono la designazione formale e la documentazione della relazione di copertura stessa;
- si prevede che la copertura sarà altamente efficace;
- l'efficacia può essere attendibilmente misurata;
- la copertura stessa è altamente efficace durante i diversi periodi contabili per i quali è designata.

#### *Fair value hedge*

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variazione del *fair value* di un'attività o di una passività attribuibile ad un particolare rischio, l'utile o la perdita derivante dalle successive variazioni del *fair value* dello strumento di copertura sono rilevati a conto economico. L'utile, o la perdita, derivante dall'adeguamento al *fair value* della posta coperta, per la parte attribuibile al rischio coperto, modificano il valore contabile di tale posta e viene rilevato a conto economico.

#### *Cash flow hedge*

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulato è stornata dalla riserva di

patrimonio netto e contabilizzato a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associato a quella parte della copertura inefficace è iscritto a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati contabilizzati nella riserva di patrimonio netto sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

### ***Stima del fair value***

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti finanziari non quotati in un mercato attivo è invece determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legate a condizioni di mercato alla data di bilancio.

Date le caratteristiche di breve termine dei crediti e dei debiti commerciali, si ritiene che i valori di carico rappresentino una buona approssimazione del *fair value*.

### **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione del materiale rotabile, sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

La gestione contabile delle rimanenze di magazzino prevede l'incremento delle stesse per effetto degli acquisti ed il decremento per effetto dei consumi con imputazione, di quest'ultimi, a conto economico.

Il valore netto di realizzo corrisponde per i prodotti finiti al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

### **Benefici ai dipendenti**

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

**TFR e altri benefici ai dipendenti**

La Società ha in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, la Società versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il "*projected unit credit method*". Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite. Il TFR comprende anche il Fondo Indennità di buonuscita dovuto al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.

La Società ha inoltre in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla carta di libera circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, anche se in pensione, ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento di un contributo (diritto di ammissione).

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di

lavoro. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

### **Fondi rischi e oneri**

I fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

### **Conversione delle poste in valuta**

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'Euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel conto economico.

### **Ricavi**

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è probabile che alla Società affluiranno dei benefici economici e il loro ammontare può essere determinato in modo attendibile, tenendo conto del valore di eventuali resi, abbuoni, sconti commerciali, e premi attinenti la quantità.

I ricavi per prestazioni di servizi sono rilevati a conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quanto il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

I ricavi delle vendite di beni sono valutati al *fair value* del corrispettivo ricevuto o spettante. I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente e i relativi costi possono essere stimati attendibilmente.

Gli interessi attivi sono registrati nel conto economico sulla base del tasso effettivo di rendimento.

### **Contributi pubblici**

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione, e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che la Società rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

#### *i) Contributi in conto impianti*

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto impianti vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

#### *ii) Contributi in conto esercizio*

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici alla Società a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni", come componente positiva del conto economico.

### **Riconoscimento dei costi**

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

### **Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese della Società.

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e



differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a patrimonio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del conto economico complessivo e direttamente al patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di conto economico "Altri costi operativi".

### **Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate**

Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle altre attività e passività del prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (Discontinued Operations) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività; o
- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo *fair value*, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del *fair value* di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

---

## Principi contabili di recente emissione

### Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non rilevanti per la Società

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2012, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data del presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri:

- In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio **IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni aggiuntive**. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare l'informativa delle operazioni di trasferimento (*derecognition*) delle attività finanziarie. In particolare, gli emendamenti richiedono maggior trasparenza sull'esposizione a rischi in caso di transazioni in cui un'attività finanziaria è stata trasferita, ma il cedente mantiene una qualche forma di *continuing involvement* in tale attività. Gli emendamenti inoltre richiedono maggiori informazioni nel caso in cui un ammontare sproporzionato di tali transazioni sia posto in essere in prossimità della fine di un periodo contabile. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sull'informativa di bilancio;
- In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo **IAS 12 – Imposte sul reddito** che richiede all'impresa di misurare le imposte differite derivanti da investimenti immobiliari valutati al *fair value* in funzione del modo in cui il valore contabile di tale attività sarà recuperato (attraverso l'uso continuativo oppure attraverso la vendita). Specificatamente, l'emendamento stabilisce una presunzione relativa che il valore di carico di un investimento immobiliare valutato al *fair value* secondo lo IAS 40 sia realizzato interamente attraverso la vendita e che la misurazione delle imposte differite, nelle giurisdizioni in cui le aliquote fiscali sono differenti, rifletta l'aliquota relativa alla vendita. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sulla valutazione delle imposte differite al 31 dicembre 2012.

### Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società

- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 10 – Bilancio Consolidato** che sostituirà il SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo) e parti dello IAS 27 – Bilancio consolidato e separato, il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Le principali variazioni stabilite dal nuovo principio sono le seguenti:
  - secondo l'IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è basato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il

precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);

- è stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;
- l'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
- l'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;
- l'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nella valutazione se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisorio sta agendo come agente o principale, ecc.

In termini generali, l'applicazione dell'IFRS 10 richiede un significativo grado di giudizio su un certo numero di aspetti applicativi.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013). Tale principio non produce effetti sul bilancio della Società in quanto non viene redatto un bilancio consolidato.

- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 11 – Accordi di compartecipazione** che sostituirà lo IAS 31 – *Partecipazioni in Joint Venture* ed il SIC-13 – *Imprese a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo congiunto*. Il nuovo principio, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, fornisce dei criteri per il trattamento contabile degli accordi di compartecipazione basati sui diritti e sugli obblighi derivanti dagli accordi piuttosto che sulla forma legale degli stessi e stabilisce come unico metodo di contabilizzazione delle partecipazioni in imprese a controllo congiunto nel bilancio consolidato il metodo del patrimonio netto. Secondo l'IFRS 11, l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di compartecipazione come una joint venture. Il nuovo principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013). A seguito dell'emanazione del principio lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto. Tale principio non produce effetti sul bilancio della Società in quanto non viene redatto un bilancio consolidato.
- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese** che è un nuovo e completo principio sulle informazioni aggiuntive da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese

controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013).

- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 13 – Misurazione del fair value** che illustra come deve essere determinato il *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutte le fattispecie in cui i principi che richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Inoltre, il principio richiede un'informativa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) più estesa di quella attualmente richiesta dall'IFRS 7. Il principio è applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.
- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo **IAS 32 – Strumenti Finanziari**: esposizione nel bilancio, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014.
- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'**IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative**. L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti della compensazione delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo
- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 1 – Presentazione del bilancio** per richiedere alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" ("*Other comprehensive income*") a seconda che essi possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico. L'emendamento è applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012.
- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 19 – Benefici ai dipendenti** che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel Prospetto degli Altri utili o perdite complessivi ("*Other comprehensive income*") in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. Gli emendamenti prevedono inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano devono essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come "*service costs*"; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto

delle attività risultante all'inizio dell'esercizio devono essere iscritti a conto economico come tali, gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione della passività e attività devono essere iscritti nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi". Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni aggiuntive da fornire nelle note al bilancio. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dopo o dal 1° gennaio 2013. Tale principio non produce effetti in quanto i benefici ai dipendenti sono già trattati mediante iscrizione nel Prospetto degli Altri utili o perdite complessivi e la Società non possiede attività a servizio del piano, per cui il valore iscritto tra le passività resta lo stesso.

### **Principi contabili non omologati da parte dell'Unione Europea**

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 9 – Strumenti finanziari**. lo stesso principio è poi stato emendato in data 28 ottobre 2010. Il principio, applicabile dal 1° gennaio 2015 in modo retrospettivo, rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica avvenuta riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute alla variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli "Altri utili e perdite complessive" e non transiteranno più nel conto economico. Le fasi due e tre del progetto sugli strumenti finanziari, relativi rispettivamente agli *impairment* delle attività finanziarie e all' *hedge accounting*, sono ancora in corso. Lo IASB sta inoltre valutando limitati miglioramenti all'IFRS 9 per la parte relativa alla Classificazione e valutazione delle attività finanziarie.
- Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il documento **Annual Improvements to IFRS: 2009-2011 Cycle**, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comporteranno un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando invece quelle che determineranno solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili dalla Società:

- IAS 1 Presentazione del bilancio – Informazioni comparative: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative addizionali, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un'entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettiva, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste *disclosures* comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate.
- IAS 16 Immobili, impianti e macchinari – Classificazione dei *servicing equipment*: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce Immobili, impianti e macchinari se utilizzati per più di un esercizio, nelle rimanenze di magazzino in caso contrario.
- IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio – Imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale: si chiarisce che le imposte dirette relative a queste fattispecie seguono le regole dello IAS 12.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2013 o in data successiva, con applicazione anticipata consentita.

### **Uso di stime e valutazioni**

La redazione del bilancio civilistico richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire anche significativamente da quelli riportati nei bilanci, a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

I risultati che si consuntiveranno potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari:

#### ***i) Riduzione di valore delle attività***

In accordo con i principi contabili applicati dalla Società, gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di

valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

**ii) Ammortamenti di Immobili, impianti e macchinari e attività immateriali**

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo delle immobilizzazioni materiali e immateriali è ammortizzato a quote costanti lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni della Società è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La Società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri. Il valore residuo è determinato come il valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati per la dismissione stessa.

**iii) Fondi rischi e oneri**

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli amministratori per la redazione del bilancio civilistico della Società.

**iv) Imposte**

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

**v) Fair value di strumenti finanziari derivati**

Il *fair value* degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. La Società usa tecniche di valutazione che utilizzano *input* direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti *fair value* ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

## 5. Gestione dei rischi finanziari ed altri fattori di rischio

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi che includono il rischio di mercato (rischio di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), rischio di liquidità e rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, agli obiettivi, alle politiche e ai processi di gestione di tali rischi e ai metodi utilizzati per valutarli, nonché alla gestione del capitale. Il presente bilancio include, inoltre, ulteriori informazioni quantitative. La gestione dei rischi della Società si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica della Società.

### Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione. Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti verso la pubblica amministrazione, dagli investimenti finanziari della società e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti. Per gli istituti finanziari e le banche solo controparti con un rating indipendente sono accettati.

La Società ha emesso le procedure organizzative per la gestione del credito al fine di definire le strategie e le linee guida della politica di credito commerciale, assegnare limiti di affidamento della clientela, frammentare il rischio del credito, controllare la solvibilità dei clienti e avviare le operazioni di recupero del credito.

Le prospettive di recuperabilità dei crediti sono valutate posizione per posizione, tenendo conto delle indicazioni dei responsabili di funzione e dei legali interni ed esterni che ne seguono l'eventuale pratica di recupero. I crediti per i quali, alla data del bilancio, sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la società ha in vigore una policy che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di rating.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio di credito della Società:



	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
Crediti commerciali correnti	2.318.843	1.903.241
Fondo svalutazione	(220.353)	(219.584)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.098.490</b>	<b>1.683.656</b>
Altre attività correnti	175.593	46.536
Fondo svalutazione	(2.027)	(995)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>173.566</b>	<b>45.541</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.923	23.203
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>23.923</b>	<b>23.203</b>
Altre attività non correnti	24.079	23.584
Fondo svalutazione		
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>24.079</b>	<b>23.584</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>61.511</b>	<b>607.842</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.352	703
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.352</b>	<b>703</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.383.922</b>	<b>2.384.529</b>

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito per controparte:

	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.529.979	1.047.913
Clienti ordinari	259.983	256.607
Istituti finanziari	22.750	22.750
Altri debitori	509.699	449.417
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.322.411</b>	<b>1.776.687</b>

	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	65,88%	58,98%
Clienti ordinari	11,19%	14,44%
Istituti finanziari	0,98%	1,28%
Altri debitori	21,95%	25,30%
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

La società, in considerazione della tipologia di attività, annovera tra i suoi crediti i corrispettivi dei contratti di servizio verso le Regioni e lo Stato ed i crediti commerciali che in misura preponderante sono originati dal rapporto con la clientela Cargo. La tipologia dei crediti della Società, nella sostanza, è quindi in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di insolvenza del creditore attraverso la valutazione del grado di affidamento, in particolare per i grandi clienti Cargo. La possibilità di eccedere oltre il limite di fido è dato solo alle società che rilasciano adeguate coperture

fidejussorie. Pertanto il rischio di credito, rappresentato dall'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni da parte dei propri debitori, è sensibilmente ridotto.

La seguente tabella fornisce una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2012 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti:

<b>31.12.2012</b>						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	724.708	435.859	164.766	217.629		1.542.963
Fondo Svalutazione	(3.901)			(9.084)		(12.984)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>720.808</b>	<b>435.859</b>	<b>164.766</b>	<b>208.545</b>	-	<b>1.529.979</b>
Clienti ordinari (lordo)	179.769	47.238	165.322	48.643		440.972
Fondo Svalutazione	(1.086)		(155.844)	(24.059)		(180.988)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>178.683</b>	<b>47.238</b>	<b>9.478</b>	<b>24.584</b>	-	<b>259.983</b>
<b>Istituti finanziari</b>				<b>22.750</b>		<b>22.750</b>
Altri debitori (lordo)	393.545	58.489	12.504	73.568		538.106
Fondo Svalutazione	(2.272)			(26.135)		(28.407)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>391.273</b>	<b>58.489</b>	<b>12.504</b>	<b>47.433</b>	-	<b>509.699</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.290.763</b>	<b>541.587</b>	<b>186.748</b>	<b>303.313</b>	<b>0</b>	<b>2.322.411</b>

<b>31.12.2011</b>						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	555.546	260.768	51.949	193.965		1.062.228
Fondo Svalutazione	(3.901)			(10.415)		(14.315)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>551.646</b>	<b>260.768</b>	<b>51.949</b>	<b>183.550</b>	-	<b>1.047.913</b>
Clienti ordinari (lordo)	181.642	50.997	158.852	40.051		431.543
Fondo Svalutazione	(793)		(146.402)	(27.740)		(174.936)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>180.849</b>	<b>50.997</b>	<b>12.450</b>	<b>12.311</b>	-	<b>256.607</b>
<b>Istituti finanziari</b>				<b>22.750</b>		<b>22.750</b>
Altri debitori (lordo)	277.260	103.648	28.906	70.924		480.738
Fondo Svalutazione	(1.870)		(1.133)	(28.318)		(31.321)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>275.391</b>	<b>103.648</b>	<b>27.773</b>	<b>42.605</b>	-	<b>449.417</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.007.886</b>	<b>415.413</b>	<b>114.922</b>	<b>238.466</b>	<b>0</b>	<b>1.776.687</b>

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni sono prevalentemente riferiti a crediti verso le Regioni e verso il Ministero dell'Economia e Finanza per contratto di Servizio pari rispettivamente a circa 1.127 milioni di euro e 398 milioni di euro, di cui circa il 77% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso la Regioni: Lazio (circa 276 milioni di euro), Campania (circa 181 milioni di euro) e Piemonte (circa 138 milioni di euro).

### Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. Come espresso nel paragrafo precedente la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato e le Regioni i quali non sono incassati nei tempi dovuti. Tuttavia la seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato e delle Regioni permette alla Società di gestire le esigenze finanziarie derivanti dalla necessità di dover onorare le prime scadenze dei debiti a medio-lungo termine previste nell'esercizio 2013. A tal fine la Società dispone di linee di credito su base *committed e non* messe a disposizione dalla Capogruppo e a valere nello specifico per Trenitalia per far fronte a temporanee esigenze di liquidità e partecipa al sistema di *cash pooling* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per ottimizzare la liquidità. L'ammontare complessivo delle linee di credito committed e non è pari a circa 30 milioni di Euro.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31/12/2012	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	2.160.296	2.290.154	47.604	47.653	286.493	1.112.225	796.179
Debiti finanziari verso società del Gruppo	4.266.202	4.594.000	861.936	607.585	22.214	888.739	2.213.526
<i>Denominati in Euro</i>	<i>4.198.976</i>	<i>4.515.288</i>	<i>861.120</i>	<i>606.595</i>	<i>20.383</i>	<i>853.693</i>	<i>2.173.497</i>
<i>Denominati in CHF (valori espressi in Euro)</i>	<i>67.226</i>	<i>78.712</i>	<i>816</i>	<i>990</i>	<i>1.831</i>	<i>35.046</i>	<i>40.030</i>
Debiti commerciali	1.989.330	1.989.330	1.989.330	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>8.415.828</b>	<b>8.873.484</b>	<b>2.898.869</b>	<b>655.238</b>	<b>308.707</b>	<b>2.000.964</b>	<b>3.009.706</b>
<b>Passività finanziarie derivate</b>							
Derivati su tasso di interesse	318.288	311.689	57.304	62.534	83.834	103.375	4.642
<b>Totale</b>	<b>318.288</b>	<b>311.689</b>	<b>57.304</b>	<b>62.534</b>	<b>83.834</b>	<b>103.375</b>	<b>4.642</b>

31/12/2011	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	2.244.055	2.241.667	41.667	41.667	83.333	983.125	1.091.875
Debiti finanziari verso società del Gruppo	4.271.150	4.189.826	897.426	-	600.000	784.600	1.907.800
Debiti commerciali	1.782.477	1.782.477	1.782.477	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>8.297.682</b>	<b>8.213.970</b>	<b>2.721.570</b>	<b>41.667</b>	<b>683.333</b>	<b>1.767.725</b>	<b>2.999.675</b>
<b>Passività finanziarie derivate</b>							
Derivati su tasso di interesse	259.266	262.609	29.911	40.825	85.161	102.291	4.422
<b>Totale</b>	<b>259.266</b>	<b>262.609</b>	<b>29.911</b>	<b>40.825</b>	<b>85.161</b>	<b>102.291</b>	<b>4.422</b>

31/12/2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Finanziamenti da banche	2.160.296	85.296	1.337.708	737.292
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	4.266.202	1.456.505	822.121	1.987.576
<i>Denominati in Euro</i>	<i>4.198.976</i>	<i>1.456.376</i>	<i>792.300</i>	<i>1.950.300</i>
<i>Denominati in CHF (valori espressi in Euro)</i>	<i>67.226</i>	<i>129</i>	<i>29.821</i>	<i>37.276</i>
Debiti commerciali	1.989.330	1.989.330	-	-
<b>Totale</b>	<b>8.415.828</b>	<b>3.531.131</b>	<b>2.159.829</b>	<b>2.724.868</b>

31/12/2011	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Finanziamenti da banche	2.244.055	85.722	1.067.458	1.091.875
Debiti finanziari verso soc. del Gruppo	4.271.150	81.324	1.384.600	1.907.800
Debiti commerciali	1.782.477	1.782.477	-	-
<b>Totale</b>	<b>8.297.682</b>	<b>1.949.523</b>	<b>2.452.058</b>	<b>2.999.675</b>

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. All'interno della voce "debiti verso società del Gruppo" sono compresi il saldo del conto corrente intersocietario ed i finanziamenti passivi a breve termine erogati dalla Capogruppo che, per loro natura, sono collocati all'interno della più breve scadenza ("6 mesi o meno") prevista nella tabella di informativa.

### **Rischio di mercato**

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazione dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della società a tale rischio entro livelli accettabili ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. La società utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

### **Rischio di tasso d'interesse**

La società è esposta principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio lungo termine. Ai fini dell'ottimizzazione del rischio di tasso la società ha scelto di indicizzare il proprio indebitamento finanziario di lungo termine unicamente al più liquido degli indici di mercato (Euribor 6 mesi).

A seguito di quanto deliberato dal CdA di Trenitalia a partire dal 2005 e con successive deliberazioni è stata definita una policy di gestione del rischio di tasso. La policy, aggiornata nel corso del 2011, consiste nella:

- copertura fino al 50% del debito a medio/lungo termine attraverso strumenti derivati *plain vanilla* su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;
- continuo monitoraggio del restante 50% al fine di cogliere ulteriori opportunità di copertura sul breve periodo;

Ad oggi l'intero debito risulta coperto coerentemente con la policy definita.

Con riferimento alla porzione di debito non coperto fino a scadenza, sono attualmente in essere operazioni di copertura di durata più limitata e con efficacia fino al secondo semestre del 2013. Una quota pari al 70% di tale debito è stata ulteriormente oggetto di *hedging* attraverso strumenti di carattere opzionale aventi efficacia compresa tra il secondo semestre del 2013 ed il secondo semestre del 2015.

L'obiettivo della complessiva strategia è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi a operazioni di finanziamento in essere (*Cash Flow Hedging*) tali da garantire il rispetto degli obiettivi di costo del debito stabilito in sede di piano pluriennale e/o budget annuale. La Società utilizza unicamente *Interest Rate Swap / Plain Vanilla Collar / Plain Vanilla Cap*.

L'implementazione della strategia ha consentito alla Società di definire il costo del debito, comprensivo dello *spread* di credito, al di sotto del 3% negli ultimi 2 esercizi.

Il profilo di indebitamento di Trenitalia e le coperture ad esso associato sono esposti nelle seguenti tabelle:

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	5.493.824	5.493.233	683.333	273.958	1.848.350	2.687.592
Tasso fisso	74.927	74.797	-	7.700	29.821	37.276
<b>Saldo al 31 dicembre 2012</b>	<b>5.568.751</b>	<b>5.568.031</b>	<b>683.333</b>	<b>281.658</b>	<b>1.878.171</b>	<b>2.724.868</b>
Tasso variabile	5.535.893	5.534.067	83.333	683.333	1.767.725	2.999.675
Tasso fisso	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo al 31 dicembre 2011</b>	<b>5.535.893</b>	<b>5.534.067</b>	<b>83.333</b>	<b>683.333</b>	<b>1.767.725</b>	<b>2.999.675</b>

	31.12.2012	31.12.2011
<b>Prima della copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	98,66%	100,00%
Tasso fisso	1,34%	0,00%
<b>Dopo la copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	0,76%	0,00%
Tasso variabile protetto	52,98%	53,84%
Tasso fisso	46,26%	46,16%

La società non contabilizza attività o passività finanziarie a tasso fisso al *fair value* rilevato a conto economico e non designa gli strumenti derivati (*interest rate swap*) come strumenti di copertura secondo il modello di copertura del *fair value*. Conseguentemente, eventuali variazioni dei tassi di interesse alla data di chiusura del bilancio non avrebbero effetti sul conto economico.

Si riporta di seguito una *sensitivity analysis* che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari qualora si fosse verificata una variazione, in aumento o in diminuzione, di 50 *basis point* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2012:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	28.007	(27.581)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura	(19.359)	21.137
<b>Totale</b>	<b>8.648</b>	<b>(6.444)</b>

Si osserva come un aumento degli oneri finanziari sul debito a tasso variabile sia parzialmente compensato da una riduzione dei flussi netti da derivati di copertura (e viceversa).

Si riporta altresì una sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis point* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2012 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

	<b>Shift + 50 bps</b>	<b>Shift - 50 bps</b>
<i>Fair value</i> derivati di copertura	58.131	(65.724)
<b>Totale</b>	<b>58.131</b>	<b>(65.724)</b>

### Rischio di cambio

La società è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque in paesi dell'area euro e pertanto il rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera molto è contenuto.

Si rileva che la Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF81 milioni come riportato nella tabella sottostante:

	<b>31/12/2012</b>		<b>31/12/2011</b>	
	<b>Controvalore EUR</b>	<b>CHF</b>	<b>Controvalore EUR</b>	<b>CHF</b>
Debiti verso società del Gruppo	67.097	81.000	-	-
<b>Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale</b>	<b>67.097</b>	<b>81.000</b>	-	-
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
<b>Esposizione netta</b>	<b>67.097</b>	<b>81.000</b>	-	-

### Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire la protezione e l'incremento del valore per l'azionista e benefici agli altri portatori di interesse.

### Attività e passività finanziarie per categoria

A complemento dell'informativa sui rischi finanziari, la tabella di seguito riporta una riconciliazione tra attività e passività finanziarie come riportate nella situazione patrimoniale - finanziaria e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

<b>31 dicembre 2012</b>	<b>Credit e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>Derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.923		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.352		
Altre attività non correnti	28.933		
Crediti commerciali correnti	2.098.490		
Altre attività correnti	194.100		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.884.697	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)			248.874
Altre passività non correnti		25.917	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		740.870	
Debiti commerciali correnti		1.989.330	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		801.342	69.414
Altre passività correnti		615.039	
<hr/>			
<b>31 dicembre 2011</b>	<b>Credit e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>Derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.203		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	703		
Altre attività non correnti	107.769		
Crediti commerciali correnti	1.683.656		
Altre attività correnti	48.582		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.450.733	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)			242.070
Altre passività non correnti		69.799	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		146.613	
Debiti commerciali correnti		1.782.477	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		899.471	17.196
Altre passività correnti		534.990	

## **Altri fattori di rischio:**

### ***Rischi di business***

Il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale è elemento determinante per la definizione del successo sul mercato del trasporto ferroviario.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il comfort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e del rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo la società ha avviato importanti azioni che gli possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: il rinnovo della flotta a partire dal 2014 con i nuovi treni AV, il potenziamento dell'offerta AV, la diversificazione dei livelli di servizio in luogo delle classi, il miglioramento dei servizi dei Frecciarossa (WiFi, servizi multimediali, ecc) e la nuova piattaforma vendita via Web e sui canali tradizionali.

Il settore "mercato", a partire dal 2012, è stato anche interessato dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che hanno iniziato ad operare in maniera via via crescente sulle tratte ad Alta Velocità. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale della Società e riflessi nel budget 2013 ed, allo stato, presentano un profilo coerente con le assunzioni effettuate. La coerenza di tali assunzioni è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso l'ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

Nel settore del trasporto regionale la formalizzazione dei contratti di servizio con iniziale durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, aveva permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che poteva consentire, tra l'altro, di avviare un piano di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale.

Nel corso del 2012 si è assistito ad uno scenario legislativo in continua evoluzione sul quale non si possono escludere ulteriori prossimi interventi legislativi. Infatti, con la sentenza 199/2012 di fine luglio, la Corte Costituzionale ha abrogato l'art. 4 della legge 148/2011 di conversione del Dlgs n. 138/2011, il quale sanciva l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia, prevista, nella maggior parte dei casi, nel 2014. E' del tutto evidente come tale incertezza si rifletta sui piani aziendali e sugli impegni che la società ha assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della società, sono però in palese



contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta.

I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Nel corso del 2013 potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche regione per renderli coerenti con le fonti di finanziamento; tali azioni potranno incidere sui livelli di redditività. Sul rischio del mancato rinnovo dei contratti la società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia con una pesante riduzione della produzione industriale. La leva del prezzo è elemento di discriminazione tra i diversi operatori e le diverse tipologie di trasporto in un mercato in forte contrazione.

### ***Rischi operativi***

La Società si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, allo stesso tempo si avvale sempre di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Trenitalia ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorsa, sempre, all'indizione di gare pubbliche. La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione dei rotabili ed anche della costruzione, è stata messa a dura prova dalla situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle fonti di finanziamento delle imprese. Ancor più severa è stata la definizione delle specifiche di fornitura e di controllo delle prestazioni rese. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso Officine Private. Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni casi pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna da parte della Società del rotabile. In altri casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

Un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia che possono avere impatti sulla qualità del servizio.

### ***Rischi legali e contrattuali***

I rischi legali derivano dai contenziosi che la società ha in essere con diverse parti quali fornitori, clienti e personale.

Vengono predisposte disposizioni/accantonamenti dopo aver stimato la rispettiva probabilità di verifica dei rischi contrattuali e legali. L'attuale utilizzazione di questi accantonamenti dipende da quando il rischio si materializza nella misura in cui era stata stimata.

Al riguardo si segnalano, in particolare:

- (i) le numerose vertenze promosse dalle ex ditte appaltatrici dei servizi di pulizie a seguito delle risoluzioni contrattuali decise dalla società in conseguenza delle gravi inadempienze rilevate nell'esecuzione degli appalti;
- (ii) un contenzioso promosso dall'impresa costruttrice dell'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) di Napoli per contestazioni insorte durante la realizzazione dell'opera;
- (iii) alcune vertenze promosse da un'impresa costruttrice di materiale rotabile con riferimento a contestazioni sollevate dal Committente per ritardi o disservizi verificatisi nell'ambito delle forniture sulle quali sono state applicate le penali previste contrattualmente parte delle quali dedotte dai pagamenti effettuati;
- (iv) il ricorso ad azioni legali, da parte degli ex dipendenti delle ditte di pulizie che hanno perso le commesse, per l'ottenimento di titoli esecutivi per il recupero nei confronti della società (obbligo solidale) di quote di retribuzione e/o di TFR non corrisposti dai loro datori di lavoro al termine del rapporto lavorativo;
- (v) il decreto ingiuntivo nei confronti delle Regioni Campania, Calabria e Lazio per il recupero dei crediti scaduti.

## Informativa sullo Stato Patrimoniale

### 6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari al 31 dicembre 2012 con le relative movimentazioni dell'esercizio.

ATTIVITA' MATERIALI						
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	1.949.733	13.373.174	162.583	338.507	592.881	16.416.878
Ammortamenti e perdite di valore	(581.433)	(6.102.980)	(100.131)	(294.476)	(3.595)	(7.082.615)
Contributi	0	(394.563)	0	(759)	(7.368)	(402.690)
<b>Consistenza al 01.01.2011</b>	<b>1.368.300</b>	<b>6.875.631</b>	<b>62.452</b>	<b>43.272</b>	<b>581.918</b>	<b>8.931.573</b>
Investimenti		108		51	828.480	828.639
Passaggi in esercizio	27.072	538.034	4.932	44.023	(613.739)	322
Ammortamenti	(14.136)	(771.203)	(12.701)	(23.816)		(821.856)
Perdite di valore		(24.153)			(8.853)	(33.006)
Alienazioni e dismissioni		(279)	(16)			(295)
Altri movimenti	(23)	(101.577)	(2.018)	(4.870)	(3.009)	(111.497)
Variazione contributi		(3.888)		683	4.522	1.317
Altre riclassifiche	(312)	1.359	(165)	(1.857)	16.497	15.522
<b>Totale variazioni</b>	<b>12.601</b>	<b>(361.599)</b>	<b>(9.968)</b>	<b>14.214</b>	<b>223.898</b>	<b>(120.854)</b>
Costo storico	1.976.470	13.810.819	165.316	375.854	821.110	17.149.569
Ammortamenti e perdite di valore	(595.569)	(6.898.336)	(112.832)	(318.292)	(12.448)	(7.937.477)
Contributi	0	(398.451)	0	(76)	(2.846)	(401.373)
<b>Consistenza al 31.12.2011</b>	<b>1.380.901</b>	<b>6.514.032</b>	<b>52.484</b>	<b>57.486</b>	<b>805.816</b>	<b>8.810.719</b>
Investimenti				64	1.080.053	1.080.117
Passaggi in esercizio	28.950	938.391	6.457	38.366	(1.010.604)	1.560
Ammortamenti	(22.900)	(842.900)	(11.720)	(20.275)		(897.795)
Perdite di valore		(6.190)				(6.190)
Alienazioni e dismissioni		(11.331)	(8)	(16)	(4.971)	(16.326)
Altri movimenti						0
Variazione contributi		(3.981)			(5.101)	(9.082)
Altre riclassifiche	23.518	(23.518)		1.107		1.107
<b>Totale variazioni</b>	<b>29.568</b>	<b>50.471</b>	<b>(5.271)</b>	<b>19.246</b>	<b>59.377</b>	<b>153.391</b>
Costo storico	2.028.938	14.714.361	171.765	415.375	885.588	18.216.027
Ammortamenti e perdite di valore	(618.469)	(7.747.426)	(124.552)	(338.567)	(12.448)	(8.841.462)
Contributi	0	(402.432)	0	(76)	(7.947)	(410.455)
<b>Consistenza al 31.12.2012</b>	<b>1.410.469</b>	<b>6.564.503</b>	<b>47.213</b>	<b>76.732</b>	<b>865.193</b>	<b>8.964.110</b>

Le movimentazioni più significative dell'esercizio hanno riguardato:

- Investimenti pari a 1.080.117 mila euro sono riconducibili principalmente al materiale rotabile per 994.874 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti in impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 85.178 mila euro. In particolare per gli investimenti sul materiale rotabile si segnala che è in fase di completamento il progetto di acquisto di locomotive leggere E464, ed è proseguito l'acquisto delle carrozze Doppio-Piano e dei nuovi convogli serie "ETR 1000". Proseguono inoltre la ristrutturazione dei convogli AV secondo il nuovo

modello di offerta basato sui quattro nuovi livelli di servizio, l'installazione di tecnologie di bordo SCMT, SCC e SBT e le attività di ristrutturazione sulle carrozze a Piano ribassato finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza. Proseguono, inoltre, gli interventi di riorganizzazione dell'impianto di Milano Martesana e di adeguamento dell'OMC di Vicenza, per garantire le attività di manutenzione sulla flotta AV, e la costruzione del nuovo "IMC Torino Smistamento" al fine di riallocare le attività manutentive in un unico sito sia della Divisione Passeggeri Nazionale – Internazionale sia del Trasporto Regionale, secondo criteri di efficienza. Negli investimenti di materiale rotabile si segnala il trasferimento dei 7 convogli ETR 610 da Cisalpino a Trenitalia, come specificato nello "Split Assignment Agreement".

- Passaggi in esercizio per 1.011 milioni di euro riguardanti in particolar modo il materiale rotabile sia per nuove acquisizioni, quali locomotive E464 ed E403 (216 milioni di euro); carrozze Doppio Piano (108 milioni di euro); ETR 610 (147 milioni di euro), che interventi di manutenzioni incrementative (388 milioni di euro).
- Ammortamenti e svalutazioni che evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali. Le svalutazioni operate nell'esercizio pari 6.190 mila euro si riferiscono a due ETR 450 che nel 2013 non saranno più utilizzati. Nel corso del 2012 è stata rivista la vita utile degli interventi di manutenzione straordinaria sui fabbricati e impianti, come indicato nei principi, la variazione ha portato un maggiore ammortamento di circa 3.652 mila euro.
- Alienazioni e dismissioni pari a 16.326 mila euro riconducibili a vendite di immobilizzazioni per 10.120 mila euro, di cui 5.043 mila euro per rotabili ceduti al MIT, e dismissioni di immobilizzazioni non più utilizzabili nel ciclo produttivo pari a circa 6.255 mila euro.

Le garanzie sul materiale rotabile rilasciate a favore di Eurofima per i finanziamenti a medio lungo termine contratti per il tramite della Controllante Ferrovie dello Stato Italiane ammontano a 3.409.660 mila euro. Nel 2012 si sono incrementati di 117.260 mila euro a fronte della garanzia rilasciata sui rotabili acquistati da Cisalpino per il subentro nel finanziamento Eurofima della stessa.

Nel seguito si riporta l'informativa sulla rivalutazione di legge per tipologia di immobilizzazione al lordo ed al netto degli ammortamenti.

TIPOLOGIA DEL BENE	Rivalutaz. Legge n.2 del 28/01/2009	
	Rivalutaz. Al lordo ammortamenti	
	2008	2012
Terreni	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	127.416
	<b>189.978</b>	<b>178.294</b>

La rivalutazione suesposta, in base all'art. 5 del DM n. 162/2001, è stata applicata al solo costo storico, costituendo in contropartita una riserva di rivalutazione in sospensione d'imposta al netto del valore del fondo imposte differite passive, fondo che viene rilasciato a conto economico in relazione alla ripresa a tassazione degli ammortamenti non deducibili.

## 7. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2012 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2012 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

<b>ATTIVITA' IMMATERIALI</b>				
	<b>Costi di sviluppo</b>	<b>Concess., licenze, marchi e dir. simili</b>	<b>Imm. in corso e acconti</b>	<b>Totale</b>
Costo storico	12.464	371.891	35.110	419.465
Ammortamenti e perdite di valore	(9.968)	(302.414)	(26)	(312.408)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
<b>Consistenza al 01.01.2011</b>	<b>537</b>	<b>69.049</b>	<b>35.084</b>	<b>104.670</b>
Investimenti		398	32.253	32.651
Passaggi in esercizio	444	42.319	(43.085)	(322)
Ammortamenti	(299)	(37.402)		(37.701)
Perdite di valore				
Alienazioni e dismissioni				
Altri movimenti		(833)	(827)	(1.660)
Variazione contributi				
Altre riclassifiche	(5)	1.134	(16.497)	(15.368)
<b>Totale variazioni</b>	<b>140</b>	<b>5.616</b>	<b>(28.156)</b>	<b>(22.400)</b>
Costo storico	12.908	413.775	6.954	433.637
Ammortamenti e perdite di valore	(10.272)	(338.682)	(26)	(348.980)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
<b>Consistenza al 31.12.2011</b>	<b>677</b>	<b>74.665</b>	<b>6.928</b>	<b>82.270</b>
Investimenti			40.432	40.432
Passaggi in esercizio	217	38.285	(40.062)	(1.560)
Ammortamenti	(190)	(26.658)		(26.848)
Perdite di valore			(460)	(460)
Alienazioni e dismissioni			(3.164)	(3.164)
Altri movimenti				
Variazione contributi				
Altre riclassifiche		(1.108)		(1.108)
<b>Totale variazioni</b>	<b>27</b>	<b>10.519</b>	<b>(3.254)</b>	<b>7.292</b>
Costo storico	13.125	452.060	4.160	469.345
Ammortamenti e perdite di valore	(10.462)	(366.448)	(486)	(377.396)
Contributi	(1.959)	(428)	0	(2.387)
<b>Consistenza al 31.12.2012</b>	<b>704</b>	<b>85.184</b>	<b>3.674</b>	<b>89.562</b>

I movimenti dell'esercizio 2012 sia per "Investimenti" (40.432 mila euro) che per "Passaggi in esercizio" (40.062 mila euro) sono riconducibili essenzialmente al "Software". Gli investimenti in tale ambito hanno riguardato il proseguimento delle attività relative alla "fase 2" sulla nuova piattaforma commerciale integrata "PICO" che riguardano l'offerta sui "Servizi Base" e sul Trasporto Passeggeri Regionale; sul sistema SIM, Sistema Informativo Merci, continua la realizzazione di una piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo. Proseguono, inoltre, gli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, alla razionalizzazione ed all'efficientamento dei canali di vendita e del nuovo sistema di "Customer Relationship Management" per offrire alla clientela un elevato livello di servizio in ottica multi-canale.

Gli incrementi degli Ammortamenti, pari 26.848 mila euro, evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività immateriali.

Le alienazioni e dismissioni, pari a 3.164 mila euro, evidenziano i valori delle immobilizzazioni cedute alla partecipata Trenord.

Le altre riclassifiche, pari a 1.108 mila euro, evidenziano la puntuale allocazione di alcuni progetti da materiali a immateriali.

#### **Test di *impairment* per unità generatrici di flussi finanziari**

Ai fini del test di *impairment*, la Società aveva già in precedenza identificato le unità generatrici di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) che rappresentano unità di business autonome, chiaramente identificabili all'interno della struttura della società in grado di generare flussi di cassa ampiamente indipendenti all'interno della società stessa. Le CGU sono state individuate coerentemente con la struttura di business e quindi organizzativa ed operativa della società, nei tre segmenti operativi di attività:

- Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza;
- Passeggeri Regionale;
- Cargo.

In accordo con il modello di controllo della società le divisioni trasversali (Direzione Tecnica, Direzione Logistica Industriale, Direzione Pianificazione Industriale e Staff) sono già allocate nei conti economici della diverse CGU, le partite patrimoniali riferite alle divisioni trasversali sono state invece allocate alle CGU utilizzando degli appositi driver.

I flussi di cassa sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento dell'elaborazione basandoli sui dati previsionali del Budget 2013, sui valori dell'ultimo Piano Industriale 2014 e 2015 mentre l'anno 2016, non essendo disponibili dati di Piano, si è provveduto ad una estrapolazione sulla base di quelli del 2015.

In sede di determinazione dei flussi di cassa si è reso tuttavia necessario effettuare delle modifiche ai dati di Piano 2014 e 2015 al fine di riflettere alcuni fenomeni gestionali caratterizzati da una tempistica differente

rispetto a quanto assunto in sede di Piano in particolare con riferimento al Piano di uscite delle risorse ed al profilo degli investimenti.

In particolare sono state introdotte variazioni ai risultati della CGU Cargo e della Passeggeri Regionale per riflettere la significativa anticipazione delle uscite del personale rispetto al Piano con benefici sui risultati dello stesso. Il Valore Terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita normalizzati. Nel calcolo del Valore Terminale si è fatto anche riferimento ad investimenti "normalizzati" definiti in ipotesi di condizioni stabili per ogni CGU sulla base delle previsioni di lungo periodo. Ai fini della determinazione del Valore Terminale definito sulla base del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione si sono considerati tassi medi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 2%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*) valutato per ciascuna CGU.

Dal confronto tra il capitale investito delle singole CGU ed il valore attualizzato dei flussi di cassa più il suo *terminal value* (*Value in Use*) si sono definiti i risultati come riportati di seguito:

CGU	Capitale investito netto 2012 (€/Mln)	Tasso di attualizzazione 2012 (WACC)	Capitale investito netto 2011 (€/Mln)	Tasso di attualizzazione 2011 (WACC)	Growth Rate
Passeggeri M/Lpercorrenza	3.086	7,1 %	2.945	7,1 %	2%
Passeggeri Regionale	4.556	7,1 %	4.149	7,1 %	2%
Cargo	628	9,0 %	578	9,0 %	2%
<b>Totali</b>	<b>8.270</b>		<b>7.673</b>		

Le analisi condotte non hanno evidenziato perdite di valore.

## 8. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite al 31 dicembre 2012 con le relative movimentazioni.

	31.12.2011	Incr.(decr.) con impatto a CE	Altri movimenti	31.12.2012
<b>Attività per imposte anticipate</b>				
- Valutazione strumenti finanziari	65.755	-	14.380	80.135
- Imposte anticipate su perdite pregresse	-	72.000	-	72.000
<b>Totale</b>	<b>65.755</b>	<b>72.000</b>	<b>14.380</b>	<b>152.135</b>
<b>Passività per imposte differite</b>				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	122.105	(820)	-	121.285
- TFR e altri benefici ai dipendenti	34.402	(1.861)	(46.973)	(14.432)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	415	93	-	508
<b>Totale</b>	<b>156.922</b>	<b>(2.588)</b>	<b>(46.973)</b>	<b>107.361</b>
<b>Saldo</b>	<b>91.167</b>	<b>(74.588)</b>	<b>(61.353)</b>	<b>(44.774)</b>

Le imposte anticipate presentano un incremento complessivo di 86.380 mila euro dovuto a: 14.380 mila euro da riferirsi alla valutazione al *fair value* delle operazioni di copertura dei rischi di variabilità dei tassi di interesse con contropartita a patrimonio netto, 72.000 mila euro relativi all'iscrizione di imposte anticipate su perdite pregresse, già trasferite al consolidato fiscale di Gruppo, ritenute "recuperabili" negli esercizi 2013 e 2014, sulla base dei risultati positivi attesi.

Le perdite fiscali già trasferite al consolidato di gruppo, per le quali Trenitalia ha ancora il diritto di fruire della relativa compensazione finanziaria prevista dalla procedura di Gruppo (nel limite dell'80% del reddito imponibile) e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2012, ammontano a circa 1.478.000 mila euro. Tale valore include le perdite fiscali per le quali è stato determinato l'effetto dell'iscrizione di imposte anticipate come sopra indicato.

Nell'ammontare complessivo delle perdite fiscali al momento trasferite al consolidato di gruppo, non si è ancora tenuto conto della rideterminazione delle perdite fiscali di periodo originate dalla istanza di rimborso dell'IRRES, per la maggior deduzione dell'IRAP, relativa alle spese per il personale dipendente ed assimilato (art. 2, comma 1-quater, Decreto Legge n. 201/2011) illustrata alla nota 11 "Altre attività non correnti e correnti".

Le passività per imposte differite, pari a 107.361 mila euro, registrano un decremento di 49.561 mila euro. Tale decremento è dovuto essenzialmente all'adeguamento del fondo a seguito dell'iscrizione della perdita attuariale sui benefici ai dipendenti (TFR e CLC) con imputazione a patrimonio netto (46.973 mila euro), cui si somma il rilascio a conto economico delle imposte differite, iscritte negli anni precedenti, per 2.588 mila euro, come dettagliato in tabella.

Si segnala inoltre che il valore delle imposte anticipate e differite è stato determinato applicando le aliquote del 27,5% per l'IRRES e del 4,27% per l'IRAP (tenuto conto delle addizionali regionali).



## 9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2012.

	Valori netti al 31.12.2011	Valori netti al 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
<b>Partecipazioni in</b>			
Imprese controllate	98.535	99.542	6
Imprese a controllo congiunto	94.319	93.569	-
Imprese collegate	1.789	1.607	642
Altre imprese	957	953	3.470
	<b>195.600</b>	<b>195.671</b>	<b>4.118</b>

Di seguito le variazioni nell'anno 2011:

	Valore Netto 31.12.2010	Acquisizioni/Sot toscrizioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2011	Fondo svalut. cumulato
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>98.535</b>				<b>98.535</b>	<b>6</b>
Serfer Srl	7.088				7.088	
TX Logistik AG	91.410				91.410	
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37				37	6
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>	<b>58.569</b>	<b>35.750</b>			<b>94.319</b>	<b>-</b>
Cisalpino AG	55.509				55.509	
Trenord Srl	3.060	35.000			38.060	
Trenitalia Veolia Transdev S.a.S.		750			750	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>2.898</b>	<b>450</b>	<b>(799)</b>	<b>(760)</b>	<b>1.789</b>	<b>625</b>
Pol Rail Srl	1.891		(369)		1.522	569
East Rail Srl in liquidazione	25		(7)		18	39
Alpe Adria SpA	-	450	(406)		44	
Artesia S.a.s in liquidazione	110			(110)	-	
Logistica S.A.	19				19	
Tilo SA	650			(650)	-	
FS Formazione SpA in liquidazione	204		(17)		187	17
<b>Altre Imprese</b>	<b>1.056</b>			<b>(99)</b>	<b>957</b>	<b>3.467</b>
Eurogateway S.r.l.	75				75	
Centro Mercati Orte	24				24	28
Consorzio Unico Campania	28				28	
Gestione Servizi Interporto	78				78	
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-				-	3.329
Interporto Padova	316				316	
Interporto Amerigo Vespucci	129				129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35				35	89
Interporto Bologna	204				204	
Verona Cargo Center in liquidazione	3				3	7
Consel S.c.a.r.l.	1				1	
Ralpin AG	20				20	
Consorzio Trasporti Integrati	10				10	
Isfort	34				34	14
Consorzio Acquario in liquidazione	100			(99)	-	
	<b>161.058</b>	<b>36.200</b>	<b>(799)</b>	<b>(859)</b>	<b>195.600</b>	<b>4.098</b>

Di seguito le variazioni nell'anno 2012:

	Valore Netto 31.12.2011	Acquisizioni/Sot- toscrizioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2012	Fondo svalut. cumulato
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>98.535</b>	<b>256</b>		<b>751</b>		<b>99.542</b>	<b>6</b>
Serfer Srl	7.088					7.088	
TX Logistik AG	91.410					91.410	
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37					37	6
Thello S.a.S.	-	256		751		1.007	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>	<b>94.319</b>			<b>(751)</b>		<b>93.569</b>	<b>-</b>
Cisalpino AG	55.509					55.509	
Trenord Srl	38.060					38.060	
Trenitalia Veolia Transdev S.a.S.	750			(751)		-	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>1.789</b>	<b>40</b>	<b>(35)</b>		<b>(187)</b>	<b>1.607</b>	<b>642</b>
Pol Rail Srl	1.522					1.522	568
East Rail Srl in liquidazione	18	40	(35)			23	74
Alpe Adria SpA	44					44	
Logistica S.A.	19					19	
FS Formazione SpA in liquidazione	187				(187)		
<b>Altre Imprese</b>	<b>957</b>		<b>(4)</b>			<b>953</b>	<b>3.470</b>
Eurogateway S.r.l.	75					75	
Centro Mercati Orte	24					24	28
Consorzio Unico Campania	28					28	
Gestione Servizi Interporto	77					77	
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-					-	3.329
Interporto Padova	316					316	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci	129					129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35					35	89
Interporto Bologna	204					204	
Verona Cargo Center in liquidazione	4		(4)				10
Consel S.c.a.r.l.	1					1	
Ralpin AG	20					20	
Consorzio Trasporti Integrati	10					10	
Isfort	34					34	14
	<b>195.600</b>	<b>296</b>	<b>(39)</b>		<b>(187)</b>	<b>195.671</b>	<b>4.118</b>

Da segnalare:

- l'incremento del valore della partecipazione in Thello S.a.s. (già denominata Trenitalia Veolia Transdev S.a.s.) in data 5 ottobre 2012, mediante l'acquisto del 16,67% delle azioni ad un prezzo corrispondente al loro valore nominale per un importo complessivo di 256 mila euro. Di conseguenza la quota di partecipazione di Trenitalia è aumentata dal 50% al 66,67% comportando il mutamento del rapporto partecipativo in impresa controllata;
- la liquidazione definitiva, in data 18 ottobre 2012 della società FS Formazione S.p.A. Tale operazione ha comportato un provento finanziario di 10 mila euro;
- l'allineamento del valore di alcune partecipazioni al loro Patrimonio Netto tenuto conto dei risultati negativi d'esercizio.

Si riporta di seguito l'elenco delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate ed il relativo raffronto tra i valori di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Sede	Capitale Sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2012	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2012 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>							
Serfer Srl	Genova, Via Rolla 22r	5.000	523	9.108	100%	9.108	7.088 (2.020)
TX Logistik AG	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85	286	4.436	18.556	100%	18.556	91.409 72.853
Trenitalia Logistik France S.a.S.	Paris, 182 rue Lafayette	43	14	45	100%	45	38 (7)
Thello S.a.S.	Paris, 15 rue des Sablons	1.500	(2.565)	(2.879)	67%	(1.919)	1.007 2.926
						<b>99.542</b>	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>							
Cisalpine AG (*)	Bern, Fabrikstrasse 35	134.609	(21.135)	173.264	50%	86.632	55.509 (31.123)
Trenord S.r.l.	Milano, Via Pietro Paleocapa 6	76.120	3.183	73.749	50%	36.875	38.060 1.186
						<b>93.569</b>	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>							
Pol Rail Srl	Roma, Via Mantova 1	2.000	486	3.571	50%	1.786	1.522 (264)
East Rail Srl in liquidazione	Trieste, Via Ghega 1	130	(16)	72	32%	23	23 0
Alpe Adria SpA	Trieste, Via S. Caterina da Siena 1	120	15	152	33%	51	44 (7)
Logistica S.A.	Clichy la Garenne Cedex, Cap West 7/9 Allées d l'Europe	37	(317)	2.794	50%	1.397	18 (1.379)
						<b>1.607</b>	
<b>TOTALE</b>						<b>194.718</b>	

(\*) cambio franco svizzero - medio 2012: 1,2053; al 31/12/2012: 1,2072

Per la partecipazione in TX Logistik AG la differenza positiva è da ritenersi pienamente recuperabile in quanto riflette la capacità reddituale della società stimata sul piano industriale della stessa. Per la partecipazione in Thello S.a.s non si è proceduto all'adeguamento del valore in quanto il risultato di periodo non è rappresentativo delle effettive prospettive di redditività della società, in quanto ancora da considerare in fase di start up tenuto conto dei ritardi nell'avvio della piena operatività.

Di seguito lo schema secondo lo IAS 28.37 lettera b) nel quale vengono riepilogati i dati economico/finanziari, incluso il totale delle attività, passività, ricavi, costi ed il risultato d'esercizio delle società a controllo congiunto e delle società collegate.

% di possesso	Attività correnti	Attività Non Correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>									
Cisalpine AG (*)	50%	183.818	389.065	572.883	379.859	193.023	572.882	28.149	26.897 1.252
Trenord S.r.l.	50%	321.748	182.288	504.036	281.269	143.729	424.998	673.149	665.461 7.688
Trenitalia Veolia Transdev	50%	5.000	420	5.420	4.118	1.616	5.734	1.306	3.118 (1.812)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>									
Pol Rail Srl	50%	6.658	183	6.841	3.684	73	3.757	14.695	14.675 20
East Rail Srl in liquidazione	32%	52	1	53	38	15	53	14	71 (57)
Alpe Adria SpA	33,33%	9.088	59	9.147	8.957	53	9.010	37.428	37.422 6
Logistica S.A.	50%	1.468	3.081	4.549	1.438	3.111	4.549	165	(87) 78
<b>31.12.2011</b>									
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>									
Cisalpine AG (*)	50%	172.015	5.741	177.756	4.492	-	4.492	63.965	85.100 (21.135)
Trenord S.r.l.	50%	299.558	187.709	487.267	319.011	94.508	413.519	737.107	733.924 3.183
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>									
Pol Rail Srl	50%	8.709	365	9.074	5.402	100	5.502	19.711	19.225 486
East Rail Srl in liquidazione	32%	96	1	97	25	72	97	10	26 (16)
Alpe Adria SpA	33,33%	9.957	56	10.013	9.799	62	9.861	37.425	37.410 15
Logistica S.A.	50%	788	2.762	3.550	755	2.795	3.550	247	564 (317)
<b>31.12.2012</b>									

## 10. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie messe a raffronto con l'esercizio precedente:

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Attività finanziarie</b>									
- Crediti per finanziamenti	23.923	2.352	26.275	23.203	703	23.906	720	1.649	2.369
	<b>23.923</b>	<b>2.352</b>	<b>26.275</b>	<b>23.203</b>	<b>703</b>	<b>23.906</b>	<b>720</b>	<b>1.649</b>	<b>2.369</b>

L'incremento delle attività finanziarie correnti e non correnti è riconducibile essenzialmente ai risconti attivi calcolati sulle commissioni (*Upfront fees*) pagate anticipatamente per la linea di credito di 600.000 mila euro concessa dalla Capogruppo, che scade il 4 marzo 2014, pari a 2.339 mila euro (di cui 1.999 mila euro quota corrente e 340 mila euro quota non corrente), aumento in parte compensato dal rimborso di quota parte del finanziamento concesso a Logistica SA (350 mila euro).

La tabella seguente riassume la composizione dei crediti per finanziamenti:

	Credito Residuo					
	31.12.2012			31.12.2011		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	833	-	833	453	-	453
Trenord Srl	22.750	3	22.753	22.750	3	22.753
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	340	1.999	2.339	-	-	-
Logistica SA	-	350	350	-	700	700
<b>Totale</b>	<b>23.923</b>	<b>2.352</b>	<b>26.275</b>	<b>23.203</b>	<b>703</b>	<b>23.906</b>

## 11. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2012			31.12.2011			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		136.054	136.054		20.099	20.099		115.955	115.955
Crediti per IVA verso controllante	4.851	6.593	11.444	84.185	127	84.312	(79.334)	6.466	(72.868)
Crediti per consolidato fiscale		13.926	13.926		2.904	2.904		11.022	11.022
Altri crediti per IVA	3	7	10		1	1	3	6	9
Altre amministrazioni dello Stato	23.098	5.729	28.827	22.836	3.839	26.675	262	1.890	2.152
Debitori diversi e ratei/risconti	981	33.818	34.799	748	22.607	23.355	233	11.211	11.444
<b>Totale</b>	<b>28.933</b>	<b>196.127</b>	<b>225.060</b>	<b>107.769</b>	<b>49.577</b>	<b>157.346</b>	<b>(78.836)</b>	<b>146.550</b>	<b>67.714</b>
Fondo svalutazione		(2.027)	(2.027)		(995)	(995)		(1.032)	(1.032)
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>28.933</b>	<b>194.100</b>	<b>223.033</b>	<b>107.769</b>	<b>48.582</b>	<b>156.351</b>	<b>(78.836)</b>	<b>145.518</b>	<b>66.682</b>

Nella voce altre attività non correnti e correnti sono ricompresi principalmente:

- crediti di natura non commerciale verso società del gruppo, pari a 136.054 mila euro, per un'informativa di dettaglio sulle operazioni con le stesse si rinvia al paragrafo sulle parti correlate;
- crediti per IVA verso la controllante, pari a 11.444 mila euro, che si decrementa principalmente per effetto del rimborso da parte della controllante dell'IVA relativa ad anni 2008-2009;
- credito verso la controllante per consolidato fiscale, pari ad euro 13.926 mila euro, include: credito per 2.476 mila euro, originatosi dalla istanza di rimborso dell'IRES, prevista dall'art. 2 decreto legge n. 201/2011 (Decreto Monti) integrato dal decreto legge n. 16 del 2012, per la maggiore deduzione dell'IRAP, relativa alla spesa per il personale dipendente ed assimilato per l'anno 2011. L'istanza è stata presentata, insieme alla consolidante, ed ha evidenziato una rideterminazione delle perdite fiscali di periodo, già confluite nel Consolidato di Gruppo, di oltre 300 milioni di euro; credito per acconti IRES 2012 (12.993 mila euro) al netto dell'IRES dovuta nell'esercizio (8.113 mila euro);
- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 28.827 mila euro relativi a crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (di cui 23.098 mila euro di quota non corrente e 5.729 mila euro di quota corrente);
- altri crediti, pari a 34.799 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (5.809 mila euro); crediti verso il personale (4.214 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico regionale (4.688 mila euro); crediti per recupero imposte IVA su transazioni con altri paesi (4.868 mila euro) e anticipi a fornitori (11.042 mila euro).

La variazione in aumento delle Altre attività non correnti e correnti, pari a 67.714 mila euro è riconducibile essenzialmente all'incremento dei crediti verso la controllata Cisalpino per effetto dell'accordo "*Split and Assignment Agreement*" attraverso il quale Trenitalia è subentrata nel debito verso Eurofima al fine di consentire il naturale proseguimento del finanziamento del materiale rotabile (117.260 mila euro), come ampiamente dettagliato nella relazione sulla gestione a cui si rimanda, parzialmente compensato dall'effetto della diminuzione dei crediti IVA verso la controllante (72.868 mila euro).

Si precisa che il valore recuperabile dei crediti verso terzi è stato adeguato dal corrispondente fondo svalutazione crediti (2.027mila euro).

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per area geografica è la seguente:

	31.12.2012			31.12.2011			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	28.933	68.005	96.938	107.769	31.335	139.104	(78.836)	36.670	(42.166)
Paesi dell'area euro		7.315	7.315		14.843	14.843		(7.528)	(7.528)
Regno Unito		26	26		13	13		13	13
Altri paesi europei (UE non euro)		7	7		489	489		(482)	(482)
Altri paesi europei non UE		120.773	120.773		2.897	2.897		117.876	117.876
Altri Paesi		1	1					1	1
	<b>28.933</b>	<b>196.127</b>	<b>225.060</b>	<b>107.769</b>	<b>49.577</b>	<b>157.346</b>	<b>(78.836)</b>	<b>146.549</b>	<b>67.713</b>

## 12. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	873.152	875.604	(2.452)
Fondo svalutazione	(218.601)	(223.220)	4.619
<b>Valore netto</b>	<b>654.551</b>	<b>652.384</b>	<b>2.167</b>
Cespiti radiati da alienare	16.496	15.709	787
Fondo svalutazione	(10.141)	(13.435)	3.294
<b>Valore netto</b>	<b>6.355</b>	<b>2.274</b>	<b>4.081</b>
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>660.906</b>	<b>654.658</b>	<b>6.248</b>

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo rispetto all'esercizio precedente si mantengono pressoché invariate (riduzione di 2.452 mila euro). A fronte della riduzione delle rimanenze, il loro valore netto aumenta per effetto della riduzione del fondo svalutazione, in quanto nel 2012 è stato utilizzato per 16 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate, ed integrato per 12 milioni di euro in funzione delle procedure adottate dalla società. I cespiti radiati da alienare, al netto del relativo fondo, rappresentano il presumibile valore di realizzo dei rotabili recuperati all'esercizio ferroviario stimato dalle competenti strutture.

### 13. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	287.307	292.515	(5.208)
- Clienti per irregolarità di viaggio	153.666	139.035	14.631
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	61.664	52.516	9.148
Ferrovie Estere	27.604	34.173	(6.569)
Ferrovie in concessione	9.004	9.133	(129)
Agenzie e altre aziende di trasporto	26.698	34.407	(7.709)
Crediti da Contratto di Servizio:			
- Contratto di Servizio verso le Regioni	1.077.448	620.163	457.285
- Contratto di Servizio verso lo Stato	398.121	385.710	12.411
Crediti verso società del Gruppo	277.332	335.588	(58.256)
<b>Totale</b>	<b>2.318.844</b>	<b>1.903.240</b>	<b>415.604</b>
Fondo svalutazione	(220.353)	(219.584)	(769)
<b>Totale netto fondo</b>	<b>2.098.491</b>	<b>1.683.656</b>	<b>414.835</b>

L' incremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 414.835 mila euro, è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato:

- dell'incremento dei crediti verso le Regioni (457.285 mila euro) per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito dell'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi;
- del decremento dei crediti verso le società del Gruppo per 58.256 mila euro, a seguito della migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio.

Escludendo il MEF e le Regioni, si segnala che le transazioni con i singoli clienti ordinari non superano il 10% dei ricavi di Trenitalia.

Per l'informativa di dettaglio sui crediti commerciali con le parti correlate si rinvia alla specifica nota del presente documento.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Nazionali	2.250.044	1.850.040	400.004
Paesi dell'area euro	52.339	33.489	18.850
Regno Unito	193	56	137
Altri paesi europei (UE non euro)	712	6.505	(5.793)
Altri paesi europei non UE	15.449	10.996	4.453
Stati Uniti		204	(204)
Altri paesi	107	1.950	(1.843)
<b>Totale</b>	<b>2.318.844</b>	<b>1.903.240</b>	<b>415.604</b>

Il fondo svalutazione crediti subisce un incremento, rispetto all'esercizio precedente, la cui movimentazione è di seguito indicata:

<b>Fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Acc.ti</b>	<b>Utilizzi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>31.12.2012</b>
Clienti ordinari					
- Clienti	39.412	1.306	(9.639)	(252)	30.827
- Clienti per irregolarità di viaggio	135.531	27.531	(12.900)		150.162
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	14.316		(1.015)	(316)	12.985
Ferrovie Estere	1.133			(1.133)	0
Ferrovie in concessione	6				6
Agenzie e altre aziende di trasporto	19.250		(3.521)	306	16.035
Crediti verso società del Gruppo	9.936	39		363	10.338
<b>Totale</b>	<b>219.584</b>	<b>28.876</b>	<b>(27.075)</b>	<b>(1.032)</b>	<b>220.353</b>

L'accantonamento del 2012 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (27.531 mila euro).

#### 14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

<b>Descrizione</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Differenze</b>
Depositi bancari e postali	1.587	811	776
Assegni	2	2	0
Denaro e valori in cassa	49.579	37.577	12.002
Conti Correnti di tesoreria	10.343	569.452	(559.109)
<b>Totale</b>	<b>61.511</b>	<b>607.842</b>	<b>(546.331)</b>

La riduzione delle disponibilità liquide, pari a 546.331 mila euro, è principalmente correlato alla riduzione della voce "conti correnti di tesoreria" (559.109 mila euro), a seguito dell'accredito sul conto corrente intersocietario della quota dei corrispettivi relativi al contratto di Servizio con le Regioni (569.452 mila euro) che il Ministero dell'Economia e delle Finanze aveva versato a fine 2011 sul conto corrente di tesoreria intestato a Ferrovie dello Stato Italiane e svincolato per l'incasso sul sistema bancario ad inizio 2012, in parte compensato dal versamento effettuato dal MEF a fine 2012 della quota del contributo AFA e della vendita dei rotabili al MIT, pari a 10.343 mila euro, che transiterà sul sistema bancario ad inizio 2013.

Il saldo positivo nei "depositi bancari e postali" è relativo agli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell'esercizio e che, pertanto, non sono transitati nel sistema di cash pooling giornaliero operante tra la Controllante e la Società.

La voce "denaro e valori in cassa" rappresenta la quota parte di incassi delle biglietterie versata sui conti correnti bancari della Società entro il 31 dicembre 2012, ma che gli istituti di credito hanno accreditato con data operazione successiva.



## 15. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 2.746 mila euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 2.569 mila euro, rappresentano il credito d'imposta IRAP per autotassazione in acconto 2012 (85.257 mila euro) al netto dell'IRAP dovuta nell'esercizio (82.688 mila euro).

## 16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2011 e 2012 per le voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

### Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2012, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 3.308.928 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna, per un totale di 1.654.464 mila euro.

### Riserva per variazione fair value su derivati (Cash Flow Hedge)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti derivati di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni correlate che non si sono ancora manifestate. Tale Riserva al 31 dicembre 2012 presenta un saldo negativo pari a 211.266 mila euro, tale importo si è incrementato rispetto al 31 dicembre 2011 per un importo pari a 37.912 mila euro.

### Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. La perdita attuariale dell'esercizio 2012 è pari a 127.640 mila euro, rispetto alla perdita attuariale del 31 dicembre 2011 pari a 13.360 mila euro. Tale incremento è legato essenzialmente alla riduzione del tasso di attualizzazione della passività per benefici ai dipendenti considerato al 31 dicembre 2012 rispetto alla data del 31 dicembre 2011.

### Riserva Legale

La riserva legale, costituita a tutela del capitale sociale dalle perdite che possono verificarsi, è alimentata dall'attribuzione del 5% degli utili netti annuali, fino al raggiungimento di un importo pari al quinto del capitale sociale. Al 31 dicembre 2012 è pari a 12.454 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile dell'esercizio 2011, pari a 7.818 mila euro.

### Riserve diverse

Tale voce include la riserva di rivalutazione che è stata costituita nel 2008, ai sensi dell'art.15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. Anti-Crisi), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009 a seguito della rivalutazione di alcuni compendi di officina rivenienti dalla scissione FRE, sulla base dei plusvalori indicati in perizia. La rivalutazione, così come disposto al comma 18 del summenzionato Decreto, è stata costituita al netto del Fondo imposte differite ed ammonta al 31 dicembre 2012 a 177.084 mila euro.

## Utali (Perdite) portati a nuovo

Le perdite a nuovo, pari a 89.630 mila euro, si riducono nell'esercizio 2012 per euro 148.551 mila euro, per effetto della destinazione dell'utile 2011, pari a 156.369 mila euro al netto della quota attribuita a Riserva Legale, pari a 7.818 mila euro.

## Risultato del periodo

L'esercizio 2012 presenta un risultato netto positivo pari a 206.424 mila euro.

## Disponibilità Riserve

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità, e la distribuibilità delle voci di Patrimonio Netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi:

Origine	Importi al 31.12.2012 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
<b>Capitale Sociale</b>	1.654.464	1.654.464	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di capitale:</b>								
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(211.266)	(211.266)	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(132.150)	(132.150)	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di utili:</b>								
Riserva Legale	12.454	12.454	-	-	-	-	-	-
Utali (perdite) a nuovo	(89.630)	(89.630)	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>1.410.956</b>	<b>1.233.872</b>	<b>177.084</b>	-	-	-	-	-

## 17. Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale. Tali componenti del conto economico complessivo riassumono gli effetti della riserva per variazione di *fair value* dei derivati di copertura del rischio di tasso di interesse (*cash flow hedge*) e della riserva per utili/(perdite) attuariali per benefici ai dipendenti.

Di seguito si rappresenta la loro movimentazione, con indicazione del relativo effetto fiscale:

	31.12.2012			31.12.2011		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(52.293)	14.381	<b>(37.912)</b>	(41.000)	11.275	<b>(29.725)</b>
Utali (perdite) relativi a benefici attuariali	(174.612)	46.972	<b>(127.640)</b>	(18.528)	5.168	<b>(13.360)</b>
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>(226.905)</b>	<b>61.353</b>	<b>(165.552)</b>	<b>(59.528)</b>	<b>16.443</b>	<b>(43.085)</b>

La riserva di *cash flow hedge* registra una variazione negativa lorda di 52.293 mila euro, per effetto delle variazioni di *fair value* degli strumenti finanziari derivati a copertura del rischio di oscillazione del tasso di interesse (*IRS* e *Collar*) detenuti in portafoglio al 31 dicembre 2012, compensata da una variazione di segno positivo di 14.381 mila euro afferente alle corrispettive imposte differite attive generate.

La valutazione attuariale delle passività per benefici ai dipendenti (TFR e CLC) determina una variazione complessiva di segno negativo pari 127.640 mila euro, relativa all'iscrizione di perdite attuariali per 174.612 mila euro e del corrispondente effetto fiscale, di segno opposto, pari a 46.972 mila euro.

## 18. Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

	Valore Contabile		
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da banche	2.075.000	2.158.333	(83.333)
Debiti verso soci per finanz.gruppo	2.809.697	3.292.400	(482.703)
<b>Totale</b>	<b>4.884.697</b>	<b>5.450.733</b>	<b>(566.036)</b>
<b>Finanziamenti a breve termine</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.370	-	1.370
Debiti v/soci per finanz.gruppo (breve termine)	55.447	61.453	(6.006)
<b>Totale</b>	<b>56.817</b>	<b>61.453</b>	<b>(4.636)</b>
<b>Quota corrente dei finanziamenti a medio / lungo termine</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da banche (breve termine)	83.926	85.079	(1.153)
Debiti v/soci per finanz.gruppo (breve termine)	600.127	81	600.046
<b>Totale</b>	<b>684.053</b>	<b>85.160</b>	<b>598.893</b>
<b>Totale</b>	<b>5.625.567</b>	<b>5.597.346</b>	<b>28.221</b>

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine verso Controllante e Banche. L'incremento complessivo, pari a 28.221 mila euro è dovuto principalmente al subentro nel finanziamento Eurofima, per il tramite di FSI S.p.A., di Cisalpino per l'acquisto di materiale rotabile, a seguito dell'operazione richiamata in Relazione, tale finanziamento avuto per il tramite della Capogruppo è pari a 117.297 mila euro, parzialmente compensato dal rimborso di 83.334 mila euro a fronte del finanziamento bancario concesso dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi).

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti è pari a 4.884.697 mila euro (5.450.733 mila euro al 31 dicembre 2011) e si riduce di 566.036 mila euro principalmente per l'effetto della riclassifica a breve del finanziamento verso la capogruppo di 600.000 mila euro in scadenza il 5 settembre 2013, parzialmente compensato dai nuovi finanziamenti di Cisalpino rispettivamente per 81.000 mila franchi svizzeri e 50.200 mila euro (117.297 mila euro totali) e per la riclassifica a breve delle due quote capitale ciascuna pari a 41.667 mila euro che, a maggio e novembre 2013, verranno rimborsate relativamente al finanziamento bancario concesso dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi).

I finanziamenti a breve, pari a 56.817 mila euro (61.453 mila euro al 31 dicembre 2011) si riducono di 4.636 mila euro principalmente per effetto della riduzione del tiraggio bancario a breve nei confronti della Capogruppo.

In questa voce sono rappresentati anche i ratei calcolati sui finanziamenti medesimi.

Nella tabella che segue sono stati riepilogati i termini e le condizioni di tutti i finanziamenti a medio/lungo termine:

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2012	31.12.2011
				Valore Nominale	Valore Nominale
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2013	€ 600.000	€ 600.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,885%	2014	€ 7.700	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ 165.300	€ 165.300
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ 83.000	€ 83.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 310.000	€ 310.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 194.000	€ 194.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 32.300	€ 32.300
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2017	€ 600.000	€ 600.000
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 325.000	€ 325.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 149.400	€ 149.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 62.700	€ 62.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 160.000	€ 160.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 183.000	€ 183.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 62.700	€ 62.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 47.400	€ 47.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 120.000	€ 120.000
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 533.333	€ 586.667
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 300.000	€ 330.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 122.200	€ 122.200
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 400.000	€ 400.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 190.000	€ 190.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 100.000	€ 100.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 116.000	€ 116.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 128.700	€ 128.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 65.700	€ 65.700
<b>Totale Finanziamenti EUR</b>				<b>€ 5.500.933</b>	<b>€ 5.534.067</b>
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,606%	2016	CHF 12.500	CHF -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,900%	2017	CHF 23.500	CHF -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,675%	2020	CHF 45.000	CHF -
<b>Totale Finanziamenti CHF</b>				<b>CHF 81.000</b>	<b>CHF -</b>
<b>Controvalore in Euro</b>				<b>€ 67.097</b>	<b>€ -</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>				<b>€ 5.568.030</b>	<b>€ 5.534.067</b>

## 19. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2012	31.12.2011
Valore attuale obbligazioni TFR	1.077.427	974.469
Valore attuale obbligazioni CLC	16.676	12.928
<b>Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC</b>	<b>1.094.103</b>	<b>987.397</b>
Altri Benefici ai dipendenti	115	130
<b>Totale TFR e altri benefici ai dipendenti</b>	<b>1.094.218</b>	<b>987.527</b>

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC:

TFR	2012	2011
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	974.469	1.074.354
Interest cost (*)	37.961	44.469
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	170.809	18.793
Anticipi e utilizzi	(105.812)	(163.147)
<b>Passività per TFR al 31 dicembre</b>	<b>1.077.427</b>	<b>974.469</b>
<b>CLC</b>		
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	12.928	13.067
Service cost (**)	119	165
Interest cost (*)	586	636
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	3.804	(265)
Anticipi e utilizzi	(761)	(676)
<b>Passività per CLC al 31 dicembre</b>	<b>16.676</b>	<b>12.928</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

(\*\*) valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 105.812 mila euro, è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da o presso altre società del Gruppo. La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo di osservazione con il valore attuale atteso della prestazioni pagabili in futuro ricalcolato alla fine del periodo sulla base dell'effettivo collettivo risultante a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli utili/(perdite) attuariali.

Per il TFR questa voce ha generato, nell'esercizio corrente, perdite attuariali per 170.809 mila euro rispetto alla perdita attuariale del 2011 pari a 18.793 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente alla riduzione del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (2,05% al 31 dicembre 2012, rispetto al 4,05% del 31 dicembre 2011).

La carta di Libera Circolazione (CLC), costituisce un "defined benefit plan" per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari eseguiti dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcuni prodotti o servizi accessori. Il valore attuale del beneficio è stato determinato mediante tecniche attuariali ed è pari, al 31 dicembre 2012, a 16.676 mila euro, rispetto a

12.928 mila euro del 31 dicembre 2011. La CLC ha generato inoltre perdite attuariali per un importo pari a 3.804 mila euro, rispetto agli utili attuariali del 2011 pari a 265 mila euro. Tale variazione è legata principalmente alla riduzione del tasso di attualizzazione della passività relativa alla CLC (2,7% al 31 dicembre 2012, rispetto al 4,6% del 31 dicembre 2011).

Gli altri benefici ai dipendenti al 31 dicembre 2012, pari a 115 mila euro (130 mila euro al 31 dicembre 2011), sono costituiti da una polizza assicurativa integrativa nei confronti del personale.

## Ipotesi attuariali

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	31.12.2012	31.12.2011
Tasso di attualizzazione TFR	2,05%	4,05%
Tasso di attualizzazione CLC	2,7%	4,6%
Tasso annuo incremento TFR	3%	3%
Tasso di inflazione	2%	2%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3%	2%
Tasso atteso di anticipazioni	2%	2%
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

Le ipotesi relative alla mortalità attesa si basano su statistiche pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato mentre le ipotesi relative all'inabilità si basano sulle tavole INPS distinte per età e sesso.

## 20. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2012 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2011	Acc.ti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	31.12.2012
F.do ristrutturazione industriale	28.794	162.839			(20.443)	171.190
Altri fondi:						
Altri Fondi del Personale	236.738		(106.375)	(128.977)	(1.386)	0
F.do Oneri Officine:	18.523		(701)			17.822
<i>di cui quota a breve</i>	<i>6.584</i>		<i>(364)</i>		<i>(4.671)</i>	<i>1.549</i>
Fondo Rischi e Oneri	114.890	12.423	(29.412)	(6.915)		90.986
<b>Totale non corrente e corrente</b>	<b>398.945</b>	<b>175.262</b>	<b>(136.488)</b>	<b>(135.892)</b>	<b>(21.829)</b>	<b>279.998</b>

Il Fondo Ristrutturazione Industriale (171.190 mila euro) rileva la previsione di spesa necessaria per attuare le politiche di sostegno al reddito. Tale fondo trae origine dalla legge 449/97 ed i successivi accordi che hanno reso operativo il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" che costituisce per il Gruppo, in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di

ristrutturazione e riorganizzazione aziendale. Nel corso dell'esercizio 2012 sono stati accantonati 162.839 mila euro relativamente agli impegni richiesti sia relativi alle code dei progetti 2012 che di quelli 2013 da avviare. Inoltre si è proceduto a riclassificare a debiti verso l'INPS l'importo di 20.443 mila euro a seguito sia dell'aggiornamento delle posizioni previdenziali degli ex dipendenti che hanno avuto accesso al Fondo nel 2011 in conseguenza dell'applicazione della nuova normativa sulle pensioni, sia dell'ammontare delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni al personale che ha avuto accesso alle prestazioni del fondo nel corso del 2012.

Gli altri fondi del Personale risultano azzerati al 31 dicembre 2012, a seguito della sottoscrizione, in data 20 luglio 2012, del rinnovo del contratto aziendale collettivo. Dell'importo presente nel fondo, pari a 236.738 mila euro, 106.375 mila euro sono stati utilizzati a copertura degli effettivi costi del personale a seguito del rinnovo, 128.977 mila euro sono stati rilasciati a conto economico, mentre 1.386 mila euro sono stati riconosciuti a Trenord in quanto riferiti a personale passato in detta società a seguito del conferimento del ramo d'azienda.

Il Fondo Oneri Officine (17.822 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio, si segnala che la quota a breve è pari a 1.549 mila euro.

Il Fondo Rischi e Oneri, al 31 dicembre 2012, è pari a 90.986 (114.890 mila euro al 31 dicembre 2011) ed è così composto:

- contenzioso del lavoro per 15.745 mila euro (21.982 mila euro al 31 dicembre 2011) concernente gli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della società; in particolare, include i contenziosi dell'esercizio in corso che riguardano prevalentemente le seguenti fattispecie: interposizione di personale, mansioni superiori, CFL e anzianità di servizio;
- possibili penali verso le Regioni per 14.192 mila euro (18.037 mila euro al 31 dicembre 2011) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati relativamente al Contratto di Servizio;
- contenzioso civile, per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 61.049 mila euro (74.871 mila euro al 31 dicembre 2011), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società.

Il Fondo Rischi ed Oneri è stato adeguato di 12.423 mila euro nel 2012, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 6.900 mila euro; (b) possibili contestazioni da parte delle Regioni per 5.500 mila euro; (c) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 23 mila euro.

Tale fondo è stato infine utilizzato per 36.327 mila euro: penali passive relative al settore cargo (1.839 mila euro), penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (9.345 mila euro), oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (13.137 mila euro), vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (5.091 mila euro), mentre è stato rilasciato per eccedenze per 6.915 mila euro a fronte del venir meno dei rischi valorizzati nei precedenti esercizi.

## 21. Passività finanziare non correnti e correnti (inclusi i derivati)

	31.12.2012			31.12.2011			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Strumenti finanziari derivati di copertura	248.874	69.414	318.288	242.070	17.196	259.266	6.804	52.218	59.022
Altre passività finanziarie	-	801.342	801.342	-	899.471	899.471	-	(98.129)	(98.129)
<b>Totale</b>	<b>248.874</b>	<b>870.756</b>	<b>1.119.630</b>	<b>242.070</b>	<b>916.667</b>	<b>1.158.737</b>	<b>6.804</b>	<b>(45.911)</b>	<b>(39.107)</b>

Alla voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è riportato il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap (IRS)* e *Interest Rate Collar*, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, *fair value*, concluse dalla Società a copertura dell'oscillazione di tasso d'interesse sui finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile. Il *fair value* complessivo, pari a 318.288 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2012 e registra un incremento di 59.022 mila euro rispetto al precedente esercizio.

Il *fair value* dei derivati di copertura è attribuibile al livello 2 sulla base della "*fair value hierarchy*" stabilita dall'IFRS 7.

Si segnala che nel corso del 2012 sono giunti a scadenza tutti gli strumenti derivati a copertura del rischio di cambio consistenti nell'acquisto a termine di valuta a copertura di debiti in YEN.

La voce "Altre passività finanziarie" riporta principalmente il saldo debitorio del c/c intersocietario, pari a 800.930 mila euro (897.426 al 31 dicembre 2011), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un decremento pari a 96.496 mila euro per effetto delle minori esigenze di cassa in chiusura di esercizio rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente.

## 22. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività non correnti e correnti risultano così composte:

	31.12.2012			31.12.2011			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.		132.273	132.273		122.741	122.741		9.532	9.532
Debiti per IVA		79.190	79.190		45.101	45.101		34.089	34.089
Altri debiti verso società del Gruppo		38.192	38.192		29.598	29.598		8.594	8.594
Debiti per consolidato fiscale		0	0		16.930	16.930		(16.930)	(16.930)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	25.917	365.384	391.301	69.799	320.620	390.419	(43.882)	44.764	882
<b>Totale</b>	<b>25.917</b>	<b>615.039</b>	<b>640.956</b>	<b>69.799</b>	<b>534.990</b>	<b>604.789</b>	<b>(43.882)</b>	<b>80.049</b>	<b>36.167</b>

Le altre passività correnti evidenziano un incremento di 80.049 mila euro rispetto al 2011 riconducibile essenzialmente alle variazioni delle seguenti voci:



- l'incremento della voce "Debiti verso Istituti di Previdenza e di Sicurezza Sociale" che accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, nonché i debiti per i prepensionamenti ai sensi della legge n. 141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS;
- l'incremento dei "debiti per IVA", pari a 34.089 mila euro, riconducibile all'aumento del debito IVA ad esigibilità differita sulle fatture emesse verso la Pubblica Amministrazione che diventa esigibile solo al momento dell'incasso;
- la regolazione del "Debito per consolidato fiscale" di 16.930 mila euro verso la Controllante.
- l'aumento dei debiti verso società del gruppo (8.594 mila euro) riconducibile essenzialmente al trasferimento di parte del personale alla società RFI.

Per un'analisi dei rapporti con le imprese del Gruppo si rinvia all'allegato sulle parti correlate.

La voce "Altri debiti e ratei/risconti passivi" include:

- debiti verso Fondo gestione bilaterale pari a 65.605 mila euro (di cui 25.917 mila euro oltre l'esercizio) che si decrementa rispetto all'esercizio precedente di 33.797 mila euro per l'effetto differenziale tra la liquidazione degli assegni 2012 (54.240 mila euro) e l'attivazione dei progetti 2012 da erogare nei prossimi anni (20.443 mila euro);
- debiti verso personale per 188.203 mila euro; l'incremento di 36.440 mila euro è dovuto principalmente alla quantificazione delle competenze accessorie al personale avvenuta nel corso dell'esercizio a seguito del rinnovo contrattuale, ed in particolare relative al premio risultato, da liquidarsi nel 2013;
- debiti per ritenute alla fonte per IRPEF per 51.831 mila euro;
- risconti passivi per 36.051 mila euro riferibili essenzialmente al valore dei ricavi differiti correlati alle campagne di fidelizzazione della clientela e alla vendita anticipata di titoli di viaggio.

## 23. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
Debiti verso fornitori	868.751	781.665	87.086
Acconti commerciali	343	271	72
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	1.120.236	1.000.541	119.695
<b>Totale</b>	<b>1.989.330</b>	<b>1.782.477</b>	<b>206.853</b>

Per quanto riguarda i debiti commerciali verso le società del Gruppo si rinvia al paragrafo riguardanti le parti correlate.

L'incremento della voce debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 206.853 mila euro è imputabile principalmente all'operazione con Cisalpino per l'acquisto di materiale rotabile (ETR 610) per 147.581 mila euro in via di prossima regolarizzazione.

Il restante differenziale è imputabile alle ordinarie dinamiche dei debiti derivanti dai contratti sottoscritti per forniture e prestazioni di beni e servizi.

## **24. Debiti per imposte sul reddito**

La voce rileva il debito per IRAP che risulta azzerato al 31 dicembre 2012 a seguito del pagamento, effettuato a febbraio 2012, del debito per l'adesione al contraddittorio emesso dalla Direzione Regionale ai sensi dell'art. 5, comma 1-bis del decreto legislativo n. 218/1997 (11.464 mila euro), e della liquidazione, effettuata a giugno, del saldo IRAP 2011 (6.218 mila euro).

## Informativa sul Conto Economico

### 25. Ricavi delle vendite e prestazioni

Il dettaglio delle voci che costituiscono i ricavi delle vendite e prestazioni è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

	2012	2011	Variazioni
<b>Ricavi da Servizi di Trasporto</b>	<b>5.129.307</b>	<b>5.277.097</b>	<b>(147.790)</b>
Ricavi da mercato	3.107.115	3.226.133	(119.018)
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.613.165</i>	<i>2.701.305</i>	<i>(88.140)</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>493.950</i>	<i>524.829</i>	<i>(30.879)</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	2.022.192	2.050.964	(28.772)
<i>Corrispettivi da Stato</i>	<i>514.263</i>	<i>537.514</i>	<i>(23.251)</i>
<i>Corrispettivi da Regioni</i>	<i>1.507.929</i>	<i>1.513.450</i>	<i>(5.521)</i>
<b>Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione</b>	<b>150.016</b>	<b>129.286</b>	<b>20.730</b>
<b>Totale</b>	<b>5.279.323</b>	<b>5.406.383</b>	<b>(127.060)</b>

La voce ammonta a 5.279.323 mila euro e mostra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 127.060 mila euro.

La variazione negativa dei ricavi da mercato per 119.018 mila euro è riconducibile a:

- un decremento dei ricavi del settore della media e lunga percorrenza per 133.204 mila euro compensato da un incremento del settore del trasporto regionale per 45.283 mila euro legato principalmente alla crescita delle tariffe;
- una diminuzione del 5,9% dei ricavi da traffico per il settore Cargo, che passa da 524.829 mila euro del 2011 a 493.950 mila euro del 2012 riconducibile alla riduzione dei volumi sul traffico internazionale.

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un decremento di 28.772 mila euro rispetto al 2011. La riduzione dei corrispettivi si è concentrata prevalentemente nell'ambito dei servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e servizi indivisi nel triveneto). Anche nelle Regioni a statuto Ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione dei corrispettivi che è stata compensata da una parte con una significativa razionalizzazione dei servizi (-1,9%) e dall'altra con incremento delle tariffe che hanno consentito alle Regioni di fare fronte agli impegni assunti con i contratti. I ricavi, invece, a valere dei contratti di servizio con lo Stato nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del settore Cargo, sono rimasti pressoché invariati.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

	2012	2011	Variazioni
<b>Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato</b>			
Per il trasporto viaggiatori	408.174	431.425	(23.251)
Per il trasporto merci	106.089	106.089	0
<b>Totale</b>	<b>514.263</b>	<b>537.514</b>	<b>(23.251)</b>

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un incremento complessivo di 20.730 mila euro rispetto al 2011. Tale incremento deriva essenzialmente dai servizi di manutenzione materiale rotabile erogati dalla Direzione Tecnica della Società a Trenord srl ed è riconducibile sia alle maggiori prestazioni eseguite sia alla diversa modalità di fatturazione; infatti, fino all'avvio del contratto del service manutentivo avvenuto all'inizio del 2012, tali servizi venivano rilevati alla voce "altri ricavi".

## 26. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2012	2011	Variazioni
<b>Ricavi da Gestione Immobiliare</b>	<b>9.722</b>	<b>20.180</b>	<b>(10.458)</b>
Canoni di locazione	9.367	19.710	(10.343)
Riaddebito oneri condominiali e IRE	136	10	126
Vendita spazi pubblicitari	219	460	(241)
<b>Proventi Diversi</b>	<b>208.943</b>	<b>281.485</b>	<b>(72.542)</b>
<b>Totale</b>	<b>218.665</b>	<b>301.665</b>	<b>(83.000)</b>

Gli Altri Ricavi registrano una riduzione complessiva di 83.000 mila euro rispetto all'esercizio 2011. Tra le variazioni più significative degli altri proventi si segnalano:

- nella Gestione Immobiliare la riduzione del canone d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" per 12.529 mila euro. Canone presente nei primi 4 mesi del 2011 e assente nel 2012;
- nei Proventi diversi si registrano minori riaddebiti per circa 67.243 mila euro, riferibili prevalentemente alla riduzione dei riaddebiti a seguito del trasferimento della titolarità dei contratti passivi in conseguenza del conferimento a Trenord s.r.l. avvenuto lo scorso 3 maggio 2011;

## 27. Costo del personale

La composizione del costo del personale è rappresentato nella seguente tabella:

	2012	2011	Variazioni
<b>Personale a ruolo</b>	<b>1.923.448</b>	<b>2.028.829</b>	<b>(105.381)</b>
Salari e stipendi	1.410.324	1.407.338	2.986
Oneri sociali	375.269	383.236	(7.967)
Altri costi del personale a ruolo	5.054	18.733	(13.679)
Trattamento di fine rapporto	92.355	94.909	(2.554)
Accantonamenti/Rilasci	40.446	124.614	(84.168)
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>239</b>	<b>199</b>	<b>40</b>
Salari e stipendi	214	183	31
Oneri sociali	25	15	10
<b>Altri costi</b>	<b>55.454</b>	<b>57.365</b>	<b>(1.911)</b>
Service costs TFR/CLC	(643)	(510)	(133)
Altri costi	56.097	57.875	(1.778)
<b>Totale</b>	<b>1.979.141</b>	<b>2.086.393</b>	<b>(107.252)</b>

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 1.979.141 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 107.252 mila euro, effetto della riduzione dell'organico del rinnovo del CCNL.

Il Trattamento di fine rapporto rappresenta il costo di tale previdenza per il personale che ha optato per i fondi integrativi e complementari secondo quanto previsto dalla normativa sulla Previdenza Complementare prevista dal Decreto Lgs. n. 252/2005.

Nella voce accantonamenti e rilasci sono presenti gli accantonamenti per contenzioso lavoro per 6.900 mila euro, gli accantonamenti al fondo di sostegno al reddito del personale per 162.839 mila euro e il rilascio fondo oneri del personale per 128.977 mila euro.

Relativamente al 2011 in tale voce sono stati riclassificati l'Accantonamento per contenzioso classificato nella voce "Accantonamenti per Rischi e Oneri" e gli Accantonamenti per Rinnovo contrattuale precedentemente contenuti nella voce "Salari e stipendi".

La voce Altri costi del personale comprende i costi per buoni pasto e mense per 31.028 mila euro, costi per visite mediche al personale per 18.491 mila euro, costi per la formazione per 1.752 mila euro, costi per vestiario per 5.309 mila euro.

Nella tabella seguente è riportato la consistenza media del personale a ruolo della società suddiviso per categoria:

<b>PERSONALE</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variazione</b>
Dirigenti	273	295	(22)
Quadri	4.177	4.370	(193)
Altro personale	31.426	32.997	(1.571)
<b>TOTALE</b>	<b>35.876</b>	<b>37.662</b>	<b>(1.786)</b>

## **28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci**

La voce è così dettagliata:

	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variazioni</b>
Materie prime e di consumo	310.056	332.114	(22.058)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	60.913	68.524	(7.611)
Illuminazione e forza motrice	11.802	9.853	1.949
<b>Totale</b>	<b>382.771</b>	<b>410.491</b>	<b>(27.720)</b>

Le Materie prime e di consumo, pari a 310.056 mila euro, si riferiscono per 292.890 mila euro a consumi di materiali da magazzino, a 5.344 mila euro all'acquisto di combustibile per riscaldamento e a consumi di materiali acquistati direttamente su piazza per la restante parte.

## 29. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2012	2011	Variazioni
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>1.062.337</b>	<b>1.102.755</b>	<b>(40.418)</b>
Altre prestazioni collegate al Trasporto	55.003	55.024	(21)
Pedaggio	832.660	867.502	(34.842)
Servizi di manovra	49.581	55.458	(5.877)
Servizi di traghettamento	20.503	22.217	(1.714)
Servizi trasporto Merci	104.590	102.555	2.035
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>513.681</b>	<b>444.280</b>	<b>69.401</b>
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>34.137</b>	<b>35.005</b>	<b>(868)</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>89.264</b>	<b>96.122</b>	<b>(6.858)</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>14.237</b>	<b>9.018</b>	<b>5.219</b>
<b>Diversi</b>	<b>297.029</b>	<b>313.061</b>	<b>(16.032)</b>
Prestazioni professionali	6.102	6.019	83
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	15.362	14.860	502
Costi comuni di Gruppo	2.133	4.355	(2.222)
Assicurazioni	30.492	30.664	(172)
Accompagnamento notte	23.571	42.115	(18.544)
Ristorazione	50.746	38.215	12.531
Consulenze	399	210	189
Provvigioni alle agenzie	41.050	41.729	(679)
Servizi di ingegneria	284	66	218
Altro	126.867	132.512	(5.645)
Accantonamenti/Rilasci	23	2.316	(2.293)
<b>Totale</b>	<b>2.010.685</b>	<b>2.000.242</b>	<b>10.443</b>

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un decremento pari a 10.443 mila euro (-0,5%)

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- le prestazioni per il trasporto che si riducono di 40.418 mila euro, tale andamento deriva prevalentemente dall'effetto dei minori costi per pedaggio (-34.842 mila euro) riconducibile in parte alla riduzione dell'offerta commerciale ed in parte alla presenza nei primi quattro mesi del 2011 del pedaggio relativo al ramo operativo Direzione Regionale Lombardia in vigore del contratto di affitto del ramo;
- l'aumento dei costi delle manutenzioni, pulizie ad altri servizi appaltati che registrano un aumento di 69.401 mila euro, dovuti essenzialmente ai costi di manutenzione del materiale rotabile; i costi per servizi diversi che si decrementano di circa 16.032 mila euro; tale variazione è dovuta principalmente all'effetto combinato del decremento per il servizio di accompagnamento notte (-18.544 mila euro) per riduzione dell'offerta commerciale treni notte, del decremento dei servizi di logistica integrata (-3.824 mila euro) e dell'aumento dei servizi di ristorazione (+12.531 mila euro) legati principalmente all'introduzione a regime dei quattro livelli di servizio nelle Frecce in sostituzione delle precedenti classi.

### 30. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variazioni</b>
Canoni di leasing operativo	2	1	1
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	77.071	72.803	4.269
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	49.912	62.150	(12.238)
Servizi informatici ed altro	24.483	26.188	(1.705)
<b>Totale</b>	<b>151.468</b>	<b>161.142</b>	<b>(9.673)</b>

I costi per godimento beni di terzi, per un totale di 151.468 mila euro, registrano una riduzione di 9.673 mila euro. Tale diminuzione è dovuta all'effetto combinato di:

- un aumento dei costi per canoni di locazione e oneri condominiali (+4.269 mila euro), dovuti essenzialmente alla locazione dei nuovi palmari per il personale di bordo;
- una riduzione dei costi per noli e indennizzi di materiale rotabile (12.238 mila euro) riconducibili prevalentemente alla riduzione per circa 8 milioni di euro per noli RIV.

### 31. Altri costi operativi

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Variazioni</b>
Altri costi	26.936	24.213	2.723
Minusvalenze	2.790	2.038	752
Accantonamenti/Rilasci	4.185	5.094	(909)
<b>Totale</b>	<b>33.911</b>	<b>31.346</b>	<b>2.565</b>

L'aumento degli altri costi operativi pari a 2.565 mila euro è essenzialmente riconducibile ai costi per l'imposta municipale unica (IMU) (+2.253 mila euro rispetto al 2011).

### 32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2012 a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

L'ammontare della posta (410.185 mila euro) è quasi totalmente riconducibile alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello.

### 33. Ammortamenti

La voce, che ammonta complessivamente a 924.643 mila euro, è di seguito dettagliata:

	2012	2011	Variazioni
<b>Amm.to attività immateriali e materiali</b>	<b>924.643</b>	<b>859.557</b>	<b>65.086</b>
Amm.to attività immateriali	26.848	37.701	(10.853)
Amm.to attività materiali	897.795	821.856	75.939
<b>Totale</b>	<b>924.643</b>	<b>859.557</b>	<b>65.086</b>

L'incremento complessivo della voce di 65,1 milioni di euro è dovuto all'entrata in esercizio di nuovi beni e all'ordinario andamento del processo di ammortamento di quelli già in esercizio.

### 34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2012	2011	Variazioni
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	6.674	33.064	(26.390)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	650	2.230	(1.580)
<b>Totale</b>	<b>7.324</b>	<b>35.294</b>	<b>(27.970)</b>

Le perdite di valore si decrementano di 27.970 mila euro. Tale riduzione è riconducibile alla voce "svalutazione di immobili, impianti e macchinari" (26.390 mila euro), ed è dovuta essenzialmente al fatto che nel 2011 si era proceduto alla svalutazione del parco carrozze dedicato al Servizio Universale a seguito della razionalizzazione di tale servizio (24.153 mila euro).

### 35. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2012	2011	Variazioni
Prov. fin. su crediti immob. e titoli	1.054	738	316
Proventi finanziari diversi	2.997	9.691	(6.694)
Dividendi	10.012	2.456	7.556
Utile su cambi	485	653	(168)
<b>Totale</b>	<b>14.548</b>	<b>13.538</b>	<b>1.010</b>

Il saldo di proventi finanziari è pari a 14.548 mila euro e registra un incremento pari a 1.010 mila euro. Tale aumento è dovuto ai maggiori dividendi percepiti da TX Logistik AG (10.012 mila euro del 2012 a fronte dei 2.385 mila euro del 2011), compensato da una riduzione dei proventi finanziari diversi essenzialmente riconducibili ai minori interessi attivi su conto corrente di corrispondenza con Trenord (-3.342 mila euro).



### 36. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2012	2011	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	171.997	187.265	(15.268)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	42.410	49.946	(7.536)
Oneri finanziari su derivati ( <i>CAP</i> e <i>COLLAR</i> )	1.056	7.164	(6.108)
Svalutazioni di attività finanziarie	38	762	(724)
Perdita su cambi	1.280	2.017	(737)
<b>Totale</b>	<b>216.781</b>	<b>247.153</b>	<b>(30.372)</b>

Gli oneri finanziari su debiti evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2011 pari a 15.268 mila euro, riconducibile prevalentemente all'effetto combinato della riduzione dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri del servizio del debito e della riduzione dell'indebitamento medio dell'anno. Tale voce, che ammonta complessivamente a 171.997 mila euro, si compone essenzialmente di:

- interessi passivi su finanziamenti a medio lungo termine per 33.082 mila euro;
- interessi passivi su strumenti derivati *IRS* per 58.194 mila euro;
- interessi passivi e premi su derivati *Cap* e *Collar* per 26.541 mila euro;
- interessi e altri oneri verso la controllante per 49.298 mila euro.

Gli oneri finanziari su derivati registrano un impatto economico negativo pari a 1.056 mila euro relativo alla componente *Time Value* dei derivati (*Cap* e *Collar*).

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 42.410 mila euro, sono riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR (41.824 mila euro, di cui 3.863 relativa alla quota della rivalutazione versata all'Erario) e CLC (586 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste di stato patrimoniale. Le svalutazioni di attività finanziarie si riferiscono all'adeguamento del valore di carico delle partecipazioni in East Rail S.r.l. (35 mila euro) e Verona Cargo Center (3 mila euro). Per maggiori informazioni si rimanda alla nota sulle partecipazioni.

### 37. Utili (perdite) su cambi

Le perdite nette su cambi, che ammontano complessivamente a 795 mila euro, evidenziano una variazione in diminuzione, rispetto al 2011, di 569 mila euro riconducibile al rapporto di cambio euro/franco svizzero più favorevole rispetto al 2011 sui debiti/crediti in essere con la società controllata Cisalpino AG.

### 38. Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

	2012	2011	Variazioni
IRAP	82.688	86.366	(3.678)
IRES	40.564	84.652	(44.088)
Proventi da adesione cons.fiscale	(32.451)	(67.722)	35.271
Imposte differite e anticipate	(74.588)	(2.321)	(72.267)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(6.639)	5.287	(11.926)
<b>Totale</b>	<b>9.574</b>	<b>106.262</b>	<b>(96.688)</b>

Il carico fiscale del periodo si riduce di 96.688 mila euro, tale riduzione è correlata alle seguenti dinamiche:

- decremento dell'incidenza delle imposte sul reddito per 12.495 mila euro (-11,7%) per effetto di una minore base imponibile IRAP ed IRES;
- variazione positiva delle rettifiche per imposte sul reddito di esercizi precedenti riconducibili essenzialmente al fatto che nell'esercizio 2011 erano stati rilevati gli effetti economici della definizione dell'invito al contraddittorio avente ad oggetto l'indebita fruizione della deduzione IRAP prevista dall'art. 11, comma1, lett. a) numeri 2,3,4 del D.Lgs. 446/1997 (cosiddetto "cuneo fiscale") per 11.464 mila euro;
- variazione positiva per 72,2 milioni di euro derivante essenzialmente dalla iscrizione delle imposte anticipate attive come descritto nella specifica voce dell'attivo, cui si rinvia.

### 39. Passività e attività potenziali

Alla data del bilancio non sussistono passività o attività potenziali da segnalare.

### 40. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi, espressi in euro, spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

PERCIPIENTI	2012	2011	Variazione
Amministratori	498.844	513.056	(14.212)
Sindaci	62.775	63.910	(1.135)
	<b>561.619</b>	<b>576.966</b>	<b>(15.347)</b>

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno (Presidente) dell'Organismo di Vigilanza per circa 40 mila euro.

## 41. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 536 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (163 mila euro).

## 42. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2011, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	<i>valori in migliaia di euro</i>	
<b>(Euro)</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>31.12.2010</b>
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	43.084.969	43.630.684
Totale attività correnti	2.534.679	2.229.404
<b>Totale attività</b>	<b>45.619.648</b>	<b>45.860.088</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	298.231	297.168
Utili (perdite) portati a nuovo	(3.026.753)	(3.046.628)
Utile (Perdite) di periodo	41.305	20.921
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>36.103.209</b>	<b>36.061.887</b>
<b>Passività</b>		
Totale passività non correnti	7.601.630	8.079.315
Totale passività correnti	1.914.808	1.718.886
<b>Totale passività</b>	<b>9.516.439</b>	<b>9.798.201</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>45.619.648</b>	<b>45.860.087</b>
<hr/>		
	<b>2011</b>	<b>2010</b>
Ricavi operativi	145.781	152.684
Costi operativi	151.973	156.999
Ammortamenti	18.902	19.941
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.552	1.573
Accantonamenti per rischi e oneri	3.191	5.041
Proventi e (oneri) finanziari	13.237	(29.008)
Imposte sul reddito	57.904	80.800
<b>Risultato netto d'esercizio</b>	<b>41.305</b>	<b>20.921</b>

Si precisa che Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. redige il bilancio consolidato.

## 43. Parti correlate

### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>
Benefici a breve termine	3.785	3.865
Benefici successivi al rapporto di lavoro	218	235
	<b>4.003</b>	<b>4.100</b>

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2012 erogati, pari a 3.785 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2013, per un importo indicativamente non superiore a 740 mila euro (830 mila euro nel 2011).

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati né benefici per la cessazione del rapporto di lavoro né altri benefici a lungo termine.

### Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato:

<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>
<b>Imprese controllate</b>		
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Noleggio carri Distacco di personale	Servizi di manovra Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
Ferport Napoli Srl in liquidazione		Formazione
Trenitalia Logistik France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Servizi supporto al PDM
Thello S.a.s.	Manutenz. e nolo materiale rotabile Vendita biglietti ferroviari Provvigioni su vendita Distacco di personale	
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e noleggio materiale rotabile Distacco di personale	Contratti di sous traitance Manovre, terminalizzazioni
<b>Imprese a controllo congiunto</b>		
Cisalpino AG	Cariche sociali	Nolo materiale rotabile Acquisto materiale <b>Finanziari:</b> Interessi passivi
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi integrati Provvigioni su vendita Distacco di personale <b>Finanziari:</b> Interessi attivi finanziamenti	Pedaggio - Energia El. Trazione Servizi pulizia Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione
<b>Imprese collegate</b>		
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Cariche sociali	Servizi Sous Traitance Nolo materiale rotabile
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci internazionale	
Logistica SA	<b>Finanziari:</b> Interessi su finanziamenti	
<b>Controllanti</b>		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasporto titolari CLC Finanziamento alla formazione Noleggio treni Distacco di personale Titoli di viaggio <b>Finanziari:</b> Interessi attivi	Contratto di fornitura e gestione di servizi Distacco di personale Cariche sociali Canoni locazione immobili Licenza d'uso del Marchio <b>Finanziari:</b> c/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
<b>Altre imprese consociate</b>		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Ingegneria della manutenzione Trasporto titolari CLC	Pedaggio Energia elettrica per trazione treni Manovra Servizio di traghettamento Servizi accessori per la circolazione Manutenzioni

	Distacco di personale	Servizi Polfer Prestazioni sanitarie Rimborso costi comuni di gestione Personale distaccato Canoni di locazione immobili
Netinera Deutschland GmbH (b)	Distacco di personale	
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	Manovra
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile	Logistica integrata
Terminali Italia S.r.l.	Noleggio carri Titoli di viaggio	Terminalizz. trasp. ferroviario
FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Gestione terminali merci Noleggio materiale rotabile Cariche sociali Distacco di personale Titoli di viaggio <b>Finanziari:</b> Interessi attivi	Trasporti e spedizioni Servizi appaltati di stazione Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manovalanza facchinaggio Noli materiale rotabile Locazioni aree
NET in liquidazione		Terminalizz. trasp. ferroviario
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasporto titolari CLC Cariche sociali Rimborso costi comuni di gestione	Amministrazione del personale Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Gest. e svil. sistema Gest/Economico Building management Servizi acquisti di gruppo Convenzioni parcheggio
Metropark S.p.A.	Gestione parcheggi	Convenzioni parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Canoni di locazione immobili Sponsorizzazioni Campagne pubblicitarie nelle stazioni Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio Pubblicità stazioni	Manutenzione beni immobili Pulizia impianti Canoni di locazione immobili Oneri condominiali
Busitalia - Sita Nord (b)	Canone aree parcheggi	Autoservizi sostitutivi Personale distaccato
Fercredit S.p.A. (b)	Cariche sociali	Valutazione clientela Factoring <b>Finanziari:</b> Interessi passivi
Italferr S.p.A. (b)	Trasp. dipendenti per viaggi di servizio Trasp. titolari CLC Canoni locazione	
Sita S.p.S. in liquidazione		Autoservizi sostitutivi
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	Collaudi Distacco di personale	Attività sperimentali Certificazioni Manutenzione materiale rotabile
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni di locazione immobili

<b>Altre parti correlate</b>		
Fondi pensione	Distacco di personale Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP	Titoli di viaggio	Acquisto materiali
Gruppo Enel	Trasporto materiale Canoni locazione	Illum.e forza motrice Utenze energia elettrica
Gruppo Eni	Trasporto materiale Titoli di viaggio	Gasolio per trazione Utenze gas
Gruppo Finmeccanica	Trasporto merci naz. Intern.le Nolo materiale rotabile	Manutenzione materiale rotabile Acquisto materiali
Gruppo GSE	Titoli di viaggio	
Gruppo Invitalia	Titoli di viaggio	
Gruppo IPZS	Titoli di viaggio	
Gruppo Poste	Trasporto merci naz.le	Stampa titoli viaggi, pubblicazioni Trasporti e spedizioni Spese postali
Gruppo Rai		Abbonamenti
Gruppo Sogin	Titoli di viaggio	

- (a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento.  
 (b) Società che è sottoposta a comune controllo.

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 delle transazioni con parti correlate.

## Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	(in migliaia di euro)						
	31.12.2012			2012			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>	<b>15.247</b>	<b>16.894</b>	-	-	-	<b>38.042</b>	<b>26.410</b>
Serfer S.r.l.	4.362	9.325				25.976	4.122
Ferport Napoli Srl in liquidazione	-	14					
Trenitalia Logistik France S.a.s.	1.272	18				67	3.569
Thello S.a.s.	5.569	1.834				372	8.856
Tx Logistik AG	4.045	5.731				11.627	9.863
<b>Imprese a controllo congiunto</b>	<b>191.942</b>	<b>233.299</b>	<b>149.241</b>	-	-	<b>28.512</b>	<b>137.752</b>
Cisalpino AG	118.647	197.246	149.241			14.625	100
Trenord S.r.l.	73.296	36.053				13.886	137.651
<b>Imprese collegate</b>	<b>3.749</b>	<b>1.732</b>	-	-	-	<b>4.592</b>	<b>9.057</b>
Pol Rail S.r.l.	2.244	1.732				4.577	5.628
Alpe Adria S.p.A.	1.504					15	3.429
<b>Controllanti</b>	<b>27.618</b>	<b>23.520</b>	-	-	-	<b>49.803</b>	<b>2.301</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	27.618	23.520				49.803	2.301
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>200.530</b>	<b>882.983</b>	<b>12.139</b>	-	-	<b>1.210.943</b>	<b>177.768</b>
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	124.697	547.590	5.964			1.015.826	117.819
Fs Formazione liquidata						8	
Netinera Deutschland GmbH	479						517
SGT S.p.A.	107	165				166	52
Cemat S.p.A.	16.808	6.072				4.004	38.373
Terminali Italia S.r.l.	37	109				1	29
FS Logistica S.p.A. (b)	42.296	13.865				33.147	10.513
NET in liquidazione	1	7					
Italia Logistica							5.107
Ferservizi S.p.A. (b)	1.110	41.065	399			86.806	1.956
Metropark S.p.A.	13	78				143	
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	106	10.705	591			29.396	258
Centostazioni S.p.A. (b)	350	5.633	250			11.410	417
Busitalia - Sita Nord	316	16.405				29.150	281
Fercredit S.p.A. (b)	31	236.347				228	10
Italferr S.p.A. (b)	1.068	3.511	4.810			3	1.401
Sita S.p.S. in liquidazione	10.269	79					
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	2.841	1.125	126			144	1.035
FS Sistemi Urbani S.r.l.		229				512	



<b>Altre parti correlate</b>	<b>12.158</b>	<b>95.691</b>	<b>65.675</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>111.285</b>	<b>44.394</b>
Fondi pensione	105	6.477					290
Gruppo CDP	50	179				782	159
Gruppo Enel	1.573	5.118				17.799	3.540
Gruppo Eni	3.045	2.780				26.627	18.684
Gruppo Finmeccanica	488	79.142	65.675			63.954	15.994
Gruppo GSE	3						29
Gruppo Invitalia	18						84
Gruppo IPZS	12					1	59
Gruppo Poste	6.860	1.758				2.063	5.412
Gruppo Rai		236				60	
Gruppo Sogin	2						144
<b>TOTALE</b>	<b>451.243</b>	<b>1.254.120</b>	<b>227.056</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.443.176</b>	<b>397.682</b>

## Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

<b>Denominazione</b>	<b>31.12.2012</b>				<b>2012</b>	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>	-	-	-	-	-	<b>10.012</b>
Tx Logistik AG						10.012
<b>Imprese a controllo congiunto</b>	<b>22.753</b>	<b>412</b>	-	-	<b>1.600</b>	<b>1.027</b>
Trenord S.r.l.	22.753	412			383	1.027
Cisalpino AG					1.217	
<b>Imprese collegate</b>	<b>350</b>	-	-	-	-	<b>4</b>
Logistica SA	350					4
<b>Controllanti</b>	<b>2.339</b>	<b>4.266.202</b>	-	-	<b>49.297</b>	<b>674</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	2.339	4.266.202			49.297	674
<b>Altre imprese consociate</b>	-	-	-	-	<b>384</b>	<b>39</b>
FS Logistica S.p.A. (b)						39
Fercredit S.p.A.					384	
<b>Altre parti correlate</b>	-	-	-	-	-	<b>8</b>
Gruppo Eni						8
<b>TOTALE</b>	<b>25.442</b>	<b>4.266.614</b>	-	-	<b>51.280</b>	<b>11.765</b>

#### 44. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.579.945 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (170.285 mila euro);
- garanzie reali su pegni sui propri rotabili, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (3.409.660 mila euro).

#### 45. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

- Il 16 gennaio 2013 è stato ridotto il Capitale Sociale della società Cisalpino a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250) dando seguito a quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci a fine 2012. Tale decisione rientra nell'ambito della volontà dei Soci di avviare lo scioglimento della Società.
- Dal 1 febbraio al 31 maggio è attiva l'iniziativa che riserva ai clienti Trenitalia che raggiungeranno con il treno la località sciistica di Bardonecchia, un'interessante riduzione sul prezzo dello skipass giornaliero. Sono 19 i collegamenti quotidiani della linea SFM3 Torino-Bardonecchia ed una navetta gratuita garantisce in 5 minuti il trasferimento dalla stazione ferroviaria alle piste da sci.
- Per gli eventi alla Fiera di Roma in calendario fino ad Aprile sono previste agevolazioni e ingressi gratuiti per i soci CartaFRECCIA che raggiungeranno la capitale con le Frecce Trenitalia.
- Il 5 febbraio è stata siglata una partnership strategica tra Trenitalia e ECTAA (The European Travel Agents and Tour Operators Associations) per promuovere e distribuire i biglietti e l'intera gamma dei servizi Trenitalia attraverso le agenzie di viaggio ed i tour operator di tutta Europa. Trenitalia è la prima società ferroviaria ad aver stretto un accordo con ECTAA, l'associazione fondata nel 1961 che riunisce oltre 30 organizzazioni nazionali di agenzie di viaggio e tour operator.
- Il 6 febbraio il CDA di Trenitalia ha deliberato la partecipazione di Trenitalia, quale Fondatore, alla costituzione della "Fondazione FS Italiane", unitamente a Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana, autorizzando il versamento del contributo di 300 mila euro ed il conferimento di n. 196 rotabili e della dotazione libraria ed archivistica rispettivamente della Biblioteca e dell'Archivio dell'ex Servizio Materiale e Trazione di Firenze. Obiettivo della Fondazione è il perseguimento di scopi di tutela, "non dispersione" e valorizzazione del ricco patrimonio di rotabili storici e del considerevole deposito di oggetti e documenti della storia delle ferrovie nazionali, costituito dai musei ferroviari, archivi e biblioteche, nonché la preservazione della memoria storica e dell'identità delle ferrovie italiane e la creazione di uno strumento di diffusione della cultura ferroviaria.
- Il 14 febbraio è stata sottoscritta la lettera d'intenti tra Trenitalia ed Expo 2015 SpA in vista dell'Esposizione Universale di Milano, saranno creati pacchetti con la formula "treno e ingresso", sarà potenziato il servizio di collegamento e partirà una vasta campagna di promozione dell'offerta. L'obiettivo comune di Expo 2015 e Trenitalia è rendere sempre più competitivi, efficienti e semplici gli spostamenti lungo la penisola con le Frecce e gli altri treni di Trenitalia per gli oltre 20 milioni di visitatori attesi a Milano per l'evento. Gli interventi previsti dall'intesa contribuiranno a valorizzare il treno come mezzo di

trasporto più ecologico al mondo, raccogliendo così una delle sfide più importanti dell'Esposizione Universale di Milano: quella sulla mobilità sostenibile.

- Nel corso del mese di febbraio la società Dusmann Service si è aggiudicata la gara indetta da Trenitalia per i servizi di pulizia delle Frecce AV caratteristica del contratto sono l'introduzione di best practices e di tecnologie innovative di assoluta avanguardia in tutta Europa, una ridefinizione del servizio di pulizia a bordo, la certificazione di qualità di tutte le fasi operative e una costante attenzione al gradimento della clientela.

**Allegato 1****Stato Patrimoniale riclassificato del settore dedicato al trasporto merci***(importi in migliaia di euro)*

	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Differenze</b>
<b>ATTIVITA' NETTE</b>			
Capitale circolante netto gestionale	219.970	123.720	96.250
Altre attività nette	(72.925)	(82.510)	9.585
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>147.045</b>	<b>41.210</b>	<b>105.835</b>
Immobilizzazioni tecniche	697.297	805.850	(108.553)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>697.297</b>	<b>805.850</b>	<b>(108.553)</b>
Altri fondi	(220.404)	(281.940)	61.536
<b>Totale fondi</b>	<b>(220.404)</b>	<b>(281.940)</b>	<b>61.536</b>
<b>TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>623.938</b>	<b>565.120</b>	<b>58.818</b>

**Conto economico riclassificato a *full cost* del settore dedicato al trasporto merci***(importi in migliaia di euro)*

	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>Differenze</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>665.660</b>	<b>707.586</b>	<b>(41.926)</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	610.211	669.400	(59.189)
- Altri ricavi	55.449	38.186	17.263
<b>Costi operativi</b>	<b>(686.405)</b>	<b>(754.329)</b>	<b>67.924</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>(20.745)</b>	<b>(46.743)</b>	<b>25.998</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>(74.218)</b>	<b>(71.450)</b>	<b>(2.768)</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	<b>(8)</b>	<b>(1.966)</b>	<b>1.959</b>
<b>Accantonamenti per rischi e oneri</b>			<b>0</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(94.971)</b>	<b>(120.159)</b>	<b>25.188</b>



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE  
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI  
RELATIVI AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI TRENITALIA AL 31 DICEMBRE 2012**

1. I sottoscritti Vincenzo Soprano e Enrico Grigliatti, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Trenitalia, tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto sociale di Trenitalia S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2012.

2. Al riguardo si segnala che:

- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Trenitalia si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*” che rappresenta un *framework* di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale;
- b. da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:
- a. è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
  - b. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
  - c. è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Trenitalia S.p.A.

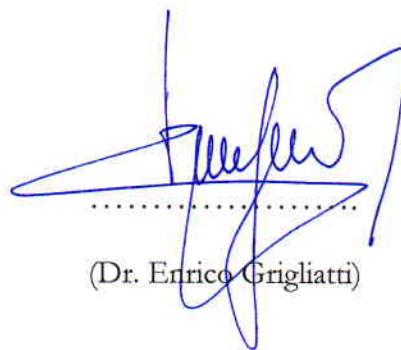
Roma, 15 aprile 2013

Amministratore Delegato



(Ing. Vincenzo Soprano)

Dirigente Preposto



(Dr. Enrico Grigliatti)

*Il Collegio Sindacale*

## **RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2012**

Signori Azionisti,

la presente relazione, la terza predisposta dal Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea dei Soci il 5 agosto 2010, attiene alle attività dallo stesso esercitate nell'ambito del controllo di sua pertinenza. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31.12.2012, in osservanza della normativa vigente in materia di Società per azioni e nel rispetto delle disposizioni statutarie, il Collegio Sindacale ha esercitato l'attività di vigilanza secondo i principi di comportamento raccomandati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti ed esperti contabili.

Il Bilancio al 31.12.2012 è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione, unitamente alla Relazione sulla Gestione, mentre il relativo controllo contabile, ex. art. 2409-bis c.c., è stato svolto dalla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.

Trenitalia S.p.A, controllata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del c.c., non ha proceduto alla redazione del bilancio consolidato, atteso l'esonero di cui al terzo comma del D.Lgs. 127/91.

In particolare, il Collegio sottolinea che:

- ha partecipato a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione ed ha ottenuto dagli Amministratori dettagliate informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, ricevendo altresì costanti aggiornamenti sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione;
- si è assicurato che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla legge ed allo Statuto sociale, svolte con diligenza e professionalità e non manifestamente imprudenti, in potenziale conflitto di interessi, o in

 Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, o tali da poter compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;

- ha svolto funzioni di controllo sulle modalità delle scelte gestionali di rilievo economico, finanziario e patrimoniale corrispondenti ai criteri di ragionevolezza e di razionalità economica;
- ha acquisito dati e notizie necessari per la vigilanza, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno;
- ha incontrato, in più occasioni, l'Organismo di Vigilanza, allo scopo di verificare gli adempimenti previsti dal D.lgs 231/01 con particolare riferimento all'aggiornamento del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" predisposto dalla Società relativamente ai nuovi reati presupposto introdotti nel 2012 ed ai risultati delle verifiche svolte presso le aree considerate a rischio di reato;
- ha ottenuto dai responsabili di funzione le informazioni necessarie alla valutazione dell'adeguatezza delle procedure di rilevazione contabile e dell'affidabilità del sistema amministrativo-contabile nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, in merito ai quali la Società di revisione, negli incontri finalizzati allo scambio di informazioni, non ha evidenziato la presenza di fatti censurabili;
- ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione e la predisposizione del Bilancio sottoposto alla Vostra approvazione e della Relazione sulla Gestione che lo correda; a tal proposito la Società non ha fatto ricorso all'esercizio di alcuna deroga, come previsto dal quarto comma dell'art. 2423 c.c., e il Collegio ha espresso il proprio assenso in merito all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di impianto ed ampliamento nonché ricerca e sviluppo, ex art. 2426, 1° comma, punto 5 c.c.;
- ha incontrato il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, il quale ha informato il Collegio sull'attività svolta ed ha acquisito la relazione di competenza dallo stesso predisposta;



- ha preso atto dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari resa ai sensi dell'art. 25 dello Statuto sociale;
- ha riscontrato che il bilancio d'esercizio fornisce, ai sensi dell'art. 2428 c.c., adeguate informazioni sulla sicurezza, sull'ambiente e sul personale, nonché descrive i principali rischi e le incertezze cui la Società è esposta.

### **ANALISI DEI RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2012**

L'esercizio 2012 mostra un utile di 206,42 milioni di euro, con un incremento di oltre 50,05 milioni di euro rispetto a quello realizzato nel 2011. Detto risultato rappresenta il frutto dei positivi interventi gestionali seppur in presenza di negativi segnali fatti registrare dall'economia mondiale nel corso 2012, anche se con ritmi diversi da paese a paese e con una prospettiva di crescita di medio e lungo termine quanto mai incerta.

Come nel passato esercizio, per il migliore raffronto dei dati complessivi dell'esercizio (2012) con quelli conseguiti in precedenza (2011), il Collegio evidenzia come debba tenersi presente che in data 3 maggio 2011 si è perfezionato il conferimento del ramo di azienda "Trenitalia - Direzione Regionale Lombardia" alla società Trenord S.r.l. con conseguente assunzione da parte di quest'ultima dei ricavi e costi relativi a detto ramo.

Ciò posto, si sottolinea come il MOL sia passato dai 1.391,0 milioni di euro registrati nel 2011 agli attuali 1.350,2 milioni di euro, così come ugualmente il Risultato Operativo mostri un valore di euro 418,3, rispetto ai 496,2 milioni di euro conseguiti nel 2011.

I Ricavi Operativi, pari ad euro 5.498,0 milioni di euro, mostrano un decremento rispetto al 2011, conseguente agli incrementi dei "Ricavi da Traffico" unitamente ai decrementi dei "Ricavi da Contratto di Servizio" non compensati dagli incrementi dei ricavi da "Altri servizi collegati al traffico". Al fine di raffronto rispetto ai ricavi operativi del 2011 si torna a sottolineare come il dato 2012 non tenga conto nei ricavi dell'addebito dei costi, relativi al ramo di azienda, a Trenord S.r.l., come invece attuato fino al 3 maggio 2011, anteriormente al conferimento del ramo di azienda.

Un miglioramento complessivo, pari a 169,2 milioni di euro rispetto al 2011, si registra, inoltre, nei Costi Operativi, attesa la riduzione dei costi del personale. La

variazione complessiva deve però essere considerata tenendo presente che dal 3 maggio 2011 sono stati trasferiti a Trenord S.r.l. costi in precedenza riaddebitati. Al netto di tale effetto la riduzione effettiva dei costi è pari a circa 118,4 milioni di euro.

La gestione finanziaria registra un miglioramento di 31,3 milioni di euro, dovuto principalmente alla riduzione degli oneri finanziari.

Il capitale investito netto passa, invece, dai 7.673 milioni di euro del 2011 agli attuali 8.248 milioni di euro del 2012.

### **EVENTI SIGNIFICATIVI DELL'ANNO 2012**

Circa gli eventi che hanno maggiormente caratterizzato la gestione e i risultati dell'esercizio 2012, il Collegio rinvia a quanto puntualmente segnalato, mese per mese, nella Relazione sulla Gestione.

Il Collegio dà, quindi, atto, in ordine all'attività di vigilanza svolta, che non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da essere menzionati nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale, infine, rileva che la Società di revisione, nella propria relazione, non ha evidenziato eccezioni né richiami di informativa sul progetto di Bilancio, come approvato dal Consiglio di Amministrazione il 15 aprile 2013 e che non sono state presentate denunce, ex art. 2408 c.c., né esposti.

Il bilancio dell'esercizio al 31.12.2012 evidenzia in sintesi: un utile di Euro 206.424.332,00 a fronte di ricavi e proventi pari a Euro 5.497.988.544,00 ed un patrimonio netto di Euro 1.617.380.368,00.

I chiarimenti sul risultato dell'esercizio Vi sono stati illustrati nella Relazione degli Amministratori; da parte nostra Vi confermiamo di concordare circa i criteri generali adottati nella valutazione delle singole poste di bilancio e, per quanto di competenza, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione del bilancio 2012 nonché alla destinazione dell'utile, con riferimento alla quale si concorda con la proposta del Consiglio di amministrazione.

Il Collegio, infine, al termine del mandato triennale, ringrazia per la fiducia accordata e formula i migliori auspici per il futuro della società.



Roma, 2 maggio 2013

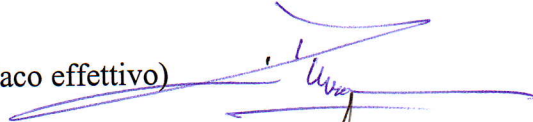
IL COLLEGIO SINDACALE

Dott.ssa Silvana Amadori (Presidente)



Dott. Enrico Rossi

(Sindaco effettivo)



Prof. Roberto Serrentino

(Sindaco effettivo)





**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI  
DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39**

**TRENTALIA SPA**

**BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2012**

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS  
27 GENNAIO 2010, N° 39**

All'Azionista  
di Trenitalia SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori di Trenitalia SpA. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.  
  
Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 27 aprile 2012.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2012 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Trenitalia SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Trenitalia SpA. È di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e

**PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.812.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhler 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001



raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2012.

Roma, 7 maggio 2013

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "L. Festa", is written over the printed name and title. The signature is fluid and cursive, with a large initial "L" and a long, sweeping tail.

Luciano Festa  
(Revisore legale)

Trenitalia  
*Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*

Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 Roma

[www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)