



BILANCIO  
DI ESERCIZIO  
2009

 **TRENITALIA**  
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

**TRENITALIA S.p.A.**  
**BILANCIO DI ESERCIZIO**  
**CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2009**

Trenitalia SpA

Società con socio unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato 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 e la centralità del rapporto con la clientela 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 e 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 della 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 (**)

### **Collegio Sindacale:**

Presidente	Lucio BRUNDU
Sindaci effettivi	Claudio de' GIOVANNI Ruggero PINTO
Sindaci supplenti	Sergio GEMMA Francesco ROSSI RAGAZZI

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

(\*) Nominato dall'Assemblea del 25 giugno 2009 in sostituzione di Francesco Rossi.

(\*\*) Nominati dall'Assemblea del 25 giugno 2009 in sostituzione di Alfredo Macchiati e Eduardo Bruni.

---

**INDICE**

	Pag.
<b>Relazione sulla gestione</b>	
Principali Indicatori .....	7
Principali eventi dell'anno.....	8
Quadro macroeconomico.....	14
Andamento dei mercati di riferimento .....	15
Rapporti con i clienti.....	18
Andamento economico e situazione patrimoniale-finanziaria.....	23
Risorse Umane.....	34
Politica Ambientale e Sicurezza.....	37
Investimenti.....	41
La Flotta di Trenitalia.....	45
Operazioni societarie del 2009.....	46
Fattori di rischio.....	48
Rapporti con parti correlate.....	52
Il gruppo Trenitalia.....	59
Andamento economico delle società controllate.....	61
Azioni proprie.....	65
Altre informazioni: .....	65
Indagini e procedimenti giudiziari in corso	
Decreto legislativo 231/2001	
Decreto legislativo 196/2003	
Informativa relativa all'articolo 2497 ter del Codice Civile	
Gli eventi successivi al 31 dicembre 2009.....	66
Evoluzione prevedibile della gestione.....	67
Proposta del Consiglio di Amministrazione .....	67
<b>Prospetti contabili</b>	
Stato patrimoniale attivo .....	69

---

Stato patrimoniale passivo.....	71
Conti d'ordine .....	73
Conto economico .....	74
<b>Nota Integrativa</b>	
SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio .....	77
SEZIONE 2: Criterio di redazione del bilancio e criteri di valutazione .....	77
SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni .....	85
Stato patrimoniale attivo .....	85
Stato patrimoniale passivo .....	109
Conti d'ordine .....	122
Conto economico .....	123
SEZIONE 4: Altre informazioni .....	143
ALLEGATO 1 – Rendiconto finanziario .....	148
ALLEGATO 2 – Stato patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci ex art.5 D.lgs. n. 188/2003 .....	149
ALLEGATO 3 – Stato patrimoniale riclassificato e conto economico riclassificato del settore dedicato al trasporto merci .....	152

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

## **RELAZIONE SULLA GESTIONE**



## PRINCIPALI INDICATORI

	Consuntivo 2009	Consuntivo 2008	Cons 2007 - Proforma	Cons 2006 - Proforma
<b>HIGHLIGHTS ECONOMICI</b> ( <i>importi in milioni di euro</i> )				
Ricavi operativi	5.638	5.772	5.517	4.925
Costi Operativi	(4.656)	(4.854)	(4.984)	(5.160)
EBITDA	982	919	533	(235)
Risultato operativo	217	187	(244)	(1.037)
EBIT	283	337	79	(1.599)
Risultato netto	20	(42)	(263)	(1.823)
<b>INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI</b>				
ROI	2,7%	2,7%	-3,5%	-14,8%
ROS	3,9%	3,2%	-4,4%	-21,1%
NAT	0,75	0,83	0,80	0,70
Rotazione Capitale Circolante Netto	15,24	14,49	5,24	3,10
Rotazione Capitale Immobilizzato	0,61	0,66	0,67	0,63
<b>INDICATORI DI REDDITIVITA'</b>				
Ricavi/TrKm	18,4	17,9	16,8	15,0
Costi/TrKm	(15,2)	(15,0)	(15,2)	(15,7)
Personale (FTE)	46.270	48.807	51.776	52.716
TrKm/Addetto (mgl)	6,61	6,62	6,33	6,25
Ricavi operativi/Addetto	121.845	118.271	106.549	93.425
EBITDA Margin	17,4%	15,9%	9,7%	-4,8%
EBIT Margin	5,0%	5,8%	1,4%	-32,5%
<b>INDICATORI FINANZIARI</b> ( <i>importi in milioni di euro</i> )				
Posizione Finanziaria Netta	6.297	5.812	5.677	5.925
D/E	3,5	5,0	4,8	5,4
Cash Flow Operativo	151	464	1.026	(765)
Investimenti	(637)	(650)	(906)	(973)
Ammortamenti escluso ciclica/Investimenti	1,1	1,0	0,7	0,6
Fabbisogno Finanziario	(486)	(135)	248	(1.620)

I dati del 2009 includono il ramo Trenitalia – LE NORD. I dati pro-formati 2007 e 2006 tengono conto degli effetti della rideterminazione della vita utile dei rotabili e della scissione del ramo manovra intervenuti nel 2008.

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Gennaio

- Il 28 gennaio è entrata in vigore la legge nr. 2/2009 di conversione del D.Lgs n. 185/2008 con il quale, tra l'altro, è stato disposto il blocco delle tariffe da applicare la trasporto locale.
- Il 31 gennaio è stato inaugurato il collegamento metropolitano tra Firenze Porta al Prato e Empoli.

### Febbraio

- Il 3 Febbraio, durante le prove della nuova linea AV/AC Bologna – Firenze in via di ultimazione, viene raggiunta la velocità di 362 Km/h, superando il record di 355 Km/h ottenuto il primo marzo 2008 sulla linea AV/AC Milano – Bologna e segnando, nella galleria Monte Bibele, il primato italiano di velocità indoor.
- Il 4 febbraio la Direzione Tecnica Acquisti Industriali ha ottenuto la certificazione ISO 9001.

### Aprile

- In data 30 aprile è stato siglato il Protocollo d'Intesa tra Federtrasporto e le Organizzazioni Sindacali riguardante gli aspetti economici relativi all'anno 2008. La regolazione finanziaria è avvenuta nel primo semestre 2009.
- Il 9 aprile è stato convertito in legge (legge n. 33/2009) il DL 5/2009 cosiddetto “decreto incentivi” che ha definito in sei anni, rinnovabili per altri sei, la durata minima dei nuovi contratti di servizio. Questo ha permesso di creare le condizioni per il rinnovo e la firma dei nuovi contratti con le Regioni e per avviare un rilevante piano d'acquisto di nuovo materiale rotabile che costituisce un elemento fondamentale nel percorso di miglioramento del servizio del Trasporto Regionale. I nuovi contratti contengono caratteristiche innovative, oltre che sulla durata, anche sulla definizione dei corrispettivi “a catalogo”, dove i prezzi delle prestazioni sono definiti per singolo servizio offerto. Il Catalogo ha sostituito le modalità di calcolo dei corrispettivi precedentemente utilizzata, basata su un'unica unità di misura, quella del “treno

chilometro” senza considerare quindi le caratteristiche dei singoli treni, l’orario, il giorno, il costo dei servizi accessori ecc. I nuovi contratti risultano, alla data di presentazione della presente Relazione, firmati o siglati con la quasi totalità delle Regioni e delle Province autonome.

### **Maggio**

- Il 15 maggio 2009 è stato firmato l’accordo programmatico fra FS e le Organizzazioni sindacali di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente, tra gli altri, l’accordo per innovare e rendere operativo il Fondo bilaterale per il sostegno al reddito. Il nuovo accordo è stato recepito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM n. 510 del 23 giugno 2009. Il Fondo bilaterale, la cui gestione è affidata all’INPS, ha lo scopo – per le aziende del Gruppo che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall’art. 59, comma 6, della legge 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.
- In data 25 Maggio, la Società ha partecipato alla costituzione del Consorzio Acquario con una quota del 50%, pari ad euro 100.000. L’altro consorziato è Ferrotramviaria S.p.A. Il Consorzio ha per oggetto la collaborazione nell’erogazione di servizi di trasporto passeggeri ferrovia sulle tratte Bari-Lecce e Andria-Bari.

### **Giugno**

- In data 25 giugno l’Assemblea di Trenitalia ha nominato Presidente della Società Marco Zanichelli, in sostituzione di Francesco Rossi ed ha nominato Consiglieri Francesco Rossi e Enrico Moscati in sostituzione di Alfredo Macchiati e Eduardo Bruno.
- In data 29 giugno, alle 23.48, in uscita dalla stazione di Viareggio, un carro cisterna, non di proprietà di società del Gruppo Ferrovie ed immatricolato in Germania, contenente GPL, in composizione al treno merci 50325 partito da Trecate e diretto a Gricignano, è sviato per cause ancora in corso di accertamento da parte delle autorità competenti. Il treno era composto da 14 carri cisterna a noleggio della consociata FS Logistica ed era trainato da una locomotiva della Società. La fuoriuscita del GPL dalla cisterna ha causato un gravissimo incendio con dolorose conseguenze in termini di vite umane (32 morti oltre a numerosi feriti) ingenti danni a beni sia di terzi che della Società e di altre società del Gruppo Ferrovie. Nella circostanza sono in corso indagini dalle quali ad oggi non risultano individuati responsabili dell’evento; pertanto allo stato non sono ipotizzabili passività a carico della Società, (che, peraltro, è coperta da idonee polizze assicurative vigenti). Sono state nel contempo attivate le opportune

iniziative volte ad ottenere il ristoro dei danni subiti a seguito delle quali sono in corso perizie da parte della Compagnia Assicuratrice per la valorizzazione degli stessi.

### **Luglio**

- Il 1 luglio è stato sottoscritto il contratto di cessione a FS Logistica della partecipazione in Cemat S.p.A. al valore di patrimonio netto contabile al 31 maggio. La cessione era stata deliberata dal CdA di Trenitalia in data 14 aprile 2009, nel quadro del progetto di razionalizzazione del portafoglio societario in accordo con la la Capogruppo.
- Il 15 luglio è stato sottoscritto il contratto di cessione a FS Logistica della partecipazione in Italcontainer S.p.A. al valore di patrimonio netto contabile al 30 giugno, sempre sulla base delle deliberazioni del CdA di Trenitalia del 14 aprile 2009. La cessione dell'intera quota partecipativa detenuta in Alpe Adria alla società Italcontainer, deliberata nello stesso CdA non è invece ancora formalizzata.
- Il 31 luglio si sono verificate gravi difficoltà alla circolazione ferroviaria di Roma Termini per la protesta dei lavoratori di alcune ditte subappaltatrici dei servizi di pulizia, esterne al Gruppo FS, per il mancato pagamento degli stipendi. Trenitalia ha provveduto al pagamento di anticipi ai lavoratori, essendo le ditte citate inadempienti dal mese di maggio e permettendo così il ritorno alla normalità della circolazione.

### **Agosto**

- Il 4 agosto Trenitalia ha partecipato pariteticamente, con una quota del 50%, alla costituzione della società Trenitalia Le Nord S.r.l. (TLN S.r.l.) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. L'altro socio è LeNORD S.p.A. (Gruppo Ferrovie Nord Milano).

### **Settembre**

- A seguito della gara europea indetta il 20 giugno 2008, per i servizi di pulizia dei treni e delle stazioni, relativa ad un primo gruppo di 20 lotti, il 25 agosto è stato reso operativo il primo contratto di servizi di pulizia sui treni regionali della Campania e del Molise, affidando il servizio alla multinazionale tedesca Dussmann Service. Il 3 settembre è stato siglato il contratto di pulizia relativo ai treni AV, sempre in Campania. Il giorno 8 settembre è divenuto operativo anche il contratto del lotto 15 ed è in fase di avvio anche il contratto di pulizia dei treni regionali e di quelli a media-

---

lunga percorrenza della regione Puglia. Nelle more delle aggiudicazioni, il cui ritardo è stato causato da numerosi ricorsi al TAR e al Consiglio di Stato, si è provveduto alla revoca graduale, per inadempienza, dei vecchi contratti provvedendo ad aggiudicazioni provvisorie al fine di garantire il livello di servizio previsto dai contratti di servizio con le Regioni. Ad oggi sono stati sottoscritti 12 contratti su 20 relativi alle regioni Lazio, Lombardia e Campania e per una copertura parziale su Liguria, Puglia, Basilicata e Molise).

- Il 7 settembre il CdA di Trenitalia ha approvato la proposta da sottoporre all'Assemblea dei soci per deliberare sull'aumento del Capitale Sociale per un importo massimo di 1.000 milioni di euro conferendo delega al Consiglio di Amministrazione affinché ne possa darne esecuzione, anche in tempi diversi e comunque entro il 31 dicembre 2011. Tale aumento è ritenuto necessario per rafforzare la posizione finanziaria e consentire alla Società di far fronte agli investimenti previsti. Lo stesso Consiglio d'Amministrazione ha inoltre approvato il Progetto di scissione parziale proporzionale con il quale RFI assegna a Trenitalia alcuni compendi destinanti alla manutenzione del materiale rotabile ed alcune aree complementari ad impianti già nella proprietà di Trenitalia. Tale progetto, oltre a consentire una maggiore capitalizzazione della società, porterà a compimento il disegno, già avviato nel 2007, di dotare il gestore del trasporto degli assets industriali strettamente correlati e necessari all'esercizio della sua attività.
- Sempre il 7 settembre, nell'ambito della Giornata del Trasporto Ferroviario Regionale, è stato presentato dai vertici del Gruppo il piano di investimento per il trasporto regionale per un valore di oltre 2 miliardi di euro. Il piano prevede l'acquisto di nuovi locomotori, carrozze e convogli e la ristrutturazione e ammodernamento di oltre 2.550 carrozze. Il piano è sostenuto per oltre un miliardo e mezzo di euro in autofinanziamento in conseguenza della finalizzazione dei nuovi contratti di servizio con le regioni mentre, per la restante parte, è finanziato con risorse individuate dal Governo. L'investimento consentirà di offrire progressivamente livelli di servizio coerenti con le richieste del trasporto regionale.
- In data 20 settembre 2009 gli azionisti di minoranza della società TX Logistik AG hanno esercitato il primo diritto di opzione affinché Trenitalia acquisti il 25% delle azioni della società in loro possesso. Le pattuizioni contrattuali sono descritte in un accordo (ISA-Investment Shareholders Agreement) siglato in data 25 luglio 2005 tra i soci. Ad oggi, dopo alcuni incontri preliminari, non vi è accordo sulla definizione del prezzo della transazione a seguito di diversa interpretazione tra i soci di alcune clausole contrattuali. E' possibile che si possa ricorrere ad un arbitrato per dirimere la controversia.

**Ottobre**

- In data 30 ottobre l'assemblea di TLN s.r.l. ha deliberato l'aumento del capitale sociale per complessivi 6 milioni di euro di cui il 50% a carico di Trenitalia.

**Novembre**

- il 15 novembre è divenuta operativa TLN s.r.l. a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia riconducibile alla "Direzione Regionale Lombardia" e quello di LeNord; entrambi i rami sono dedicati allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia. La partnership tra FNM S.p.A. e Trenitalia S.p.A. avverrà secondo due distinte fasi: una fase preliminare, di affitto di rami d'azienda, una successiva fase di conferimento a favore della nuova società TLN della licenza del Ramo Trenitalia e del Ramo LeNord, che dovrebbe avvenire alla scadenza del contratto di affitto che ha una durata di 11 mesi a seguito delle necessarie verifiche degli andamenti registrati durante il periodo di affitto. Questa articolazione temporale consentirà di verificare con attenzione l'efficienza della gestione della nuova società, sia la sua capacità di conseguire gli obiettivi di miglioramento e potenziamento del trasporto pubblico locale nell'ambito del territorio lombardo. La nuova società TLN si va a posizionare come secondo operatore, sia in termini di volumi che di fatturato, nel trasporto ferroviario passeggeri in Italia alle spalle di Trenitalia. Infatti, la nuova società gestirà tutto il volume di traffico del trasporto pubblico locale della regione Lombardia che, nel 2009, in base all'ultima riprevisione, ha sviluppato un volume di produzione di 34,6 milioni di treni\*km (25,7 milioni di treni\*km sul ramo Trenitalia e 8,9 milioni di treni\*km sul ramo di LeNord) e un fatturato di 549,2 milioni di € (408,9 milioni di € sul ramo di Trenitalia e 140,3 milioni di € sul ramo di LeNord).

**Dicembre**

- Il 5 dicembre è stata ufficialmente inaugurata la nuova rete ferroviaria ad Alta Velocità. La "metropolitana veloce d'Italia" raggiunge i più importanti centri urbani del paese, attraversando un'area dove si concentra il 65% della domanda di trasporto di persone e di merci e liberando la rete storica a beneficio del trasporto regionale e metropolitano.
- In data 10 dicembre è stato stipulato l'atto di scissione parziale da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di Trenitalia S.p.A. mediante assegnazione a quest'ultima di n. 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di n. 20 porzioni di aree complementari rispetto agli impianti già nella titolarità giuridica o disponibilità di Trenitalia, con i

relativi impianti fissi e beni mobili. L'operazione ha avuto efficacia giuridica a partire dal 31 dicembre 2009, ed ha comportato la ricapitalizzazione della società Trenitalia con un aumento del Capitale Sociale di Trenitalia euro 621.106.000; gli effetti patrimoniale dell'operazione sono evidenziati nel paragrafo Operazioni Societarie del 2009;

- A seguito dell'accordo tra SBB e il Gruppo Ferrovie dello Stato, la società Cisalpino, con l'entrata in vigore dell'orario 2009-2010, ha cessato i servizi di trasporto ferroviario. I due soci hanno convenuto che fossero gli stessi a dover provvedere alla gestione dei servizi tra l'Italia e la Svizzera prevedendo che la società iniziasse il suo processo di liquidazione dopo aver definito i rapporti di fornitura con Alstom relativi alla consegna e messa in esercizio dei 14 ETR 610. I due soci hanno acquisito la flotta degli ETR 470, a Trenitalia, per decisione delle parti sono stati venduti (a valore residuo di libro) 5 rotabili dei complessivi 9, i rimanenti 4 sono stati venduti a SBB. In pendenza della chiusura del contratto di fornitura tra Alstom e Cisalpino, la cui gestione è ancora nelle mani di Cisalpino stessa, i due soci hanno stipulato un contratto d'affitto dei rotabili consegnati impegnandosi all'affitto anche dei successivi rotabili in consegna.
- Il 13 dicembre è entrato in vigore il nuovo orario ferroviario per l'anno 2010. Fra Roma e Milano fanno la spola 72 Frecciarossa al giorno: le stazioni centrali di Roma e Milano sono collegate in 2 ore e 59 minuti, in 3 ore e 30 minuti fermando anche a Bologna e Firenze. Il tempo di percorrenza scende a 2 ore e 45 minuti tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo. E, ancora, Milano-Napoli e Roma-Torino collegate in 4 ore e 10 minuti, Roma-Napoli in 70 minuti. Il Frecciargento, targato Giugiaro, collega Roma e Verona in 3 ore e la Capitale con Venezia Mestre in 3 ore e 15 minuti. Il Frecciargento fa anche spola fra Roma-Bari e Roma-Lamezia in 3 ore e 59 minuti. Il lancio del nuovo orario è stato accompagnato anche da una serie di promozioni commerciali.
- Sempre il 13 dicembre sono partiti i servizi ferroviari a mercato del consorzio Acquario. La nuova offerta commerciale prevede sulla Bari - Lecce quattro coppie di treni no stop che collegano i due capoluoghi pugliesi in un'ora e 30 minuti, così da rispondere alle esigenze dei pendolari e favorire una più ampia utilizzazione dei convogli a lunga percorrenza in partenza e in arrivo a Bari. Sulla linea Ferrotramviaria, invece, 5 coppie di convogli della stessa tipologia faranno la spola tra il capoluogo di regione con la città di Andria.

---

## IL QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario di recessione iniziato nella seconda metà del 2008 e proseguito per tutto il 2009 ha evidenziato un'ampiezza, in termini di settori coinvolti, e una profondità, in termini di tassi di contrazione registrati, tali da rendere questa crisi come la peggiore dal dopoguerra per le economie occidentali.

Le azioni anticrisi di stimolo intraprese sia dai Governi che dalle Banche Centrali sono state orientate prima a sostenere il sistema finanziario e successivamente a supportare la domanda dei consumatori. Tuttavia i vincoli di fiducia ancora presenti sui mercati finanziari e le ripercussioni sui consumi derivanti dalla perdita di occupazione costituiscono il principale limite alla possibilità di una significativa e veloce ripresa.

Complessivamente nel 2009 gli scambi commerciali a livello globale hanno subito una flessione del 11,9%, e il PIL mondiale si è contratto dello 0,4 %. In particolare la recessione ha fortemente interessato le economie mature (Stati Uniti -2,6%, Giappone -5,2%, UEM -4,0%). Le economie emergenti hanno al contrario evidenziato risultati non omogenei: ad esempio, nei paesi dell'area BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), solo la Cina e l'India hanno confermato tassi di crescita seppur di minori dimensioni (Brasile +0,1%, Russia -8,6%, Cina +8,1%, India +6,5%) rispetto al passato.

Per quanto riguarda l'Italia, il sistema finanziario nazionale ha evidenziato una maggiore solidità rispetto alle principali esperienze estere di riferimento (USA, Gran Bretagna, Germania, Francia e Spagna) e l'economia reale, nonostante le limitate politiche di sostegno alla domanda aggregata in funzione dalla scarsità di risorse pubbliche disponibili, dopo un primo semestre di sostanziale recessione, ha mostrato nella seconda parte dell'anno un maggiore dinamismo.

Il PIL, su base annua, presenta una diminuzione del 5,1% contraddistinto da una flessione sia dei consumi nazionali (-1,2%) sui quali pesano in particolare la riduzione dell'1,8% della spesa delle famiglie. La produzione industriale ha subito una contrazione media annua del 17,5%, registrando il calo più forte dal 1991. Tra i settori particolarmente colpiti dalla crisi si segnalano: il metallurgico (-29%), la fabbricazione di macchinari e attrezzature (-28%), la lavorazione del legno/carta (-16,3%) ed il chimico (-12,9%).

L'andamento dei prezzi al consumo ha consentito di attutire l'effetto della compressione del potere di acquisto delle famiglie attestandosi a un +0,8% , di poco superiore ai valori dell'area euro. Il prezzo del petrolio ha inciso fortemente sul contenimento dell'indice generale dei prezzi con valori che si sono attestati in media d'anno sui 60 dollari per barile (98 dollari per barile nel 2008).

La prospettiva che si delinea nei prossimi anni per l'economia italiana è di una ripresa lenta ed ancora incerta dei consumi interni ed internazionali.



## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Il forte calo della produzione industriale e l'incremento del tasso di disoccupazione hanno fortemente colpito la domanda di mobilità generando per il settore dei trasporti, nel 2009, una forte contrazione dei volumi nell'ambito del trasporto merci, meno significativa invece sul trasporto passeggeri.

Il settore merci, fortemente penalizzato anche dalla contrazione degli scambi commerciali (-20,7% export, -22% import), presenta una situazione complessivamente critica per tutte le modalità di trasporto. Ad esempio il trasporto aereo, dopo un primo semestre in flessione (-27,1%), ha registrato, nella seconda parte dell'anno, un primo parziale recupero dei volumi, consentendo così di ottenere una flessione, a totale anno, del 17%. Nel trasporto autostradale i volumi realizzati nell'ultimo trimestre hanno tracciato una prima inversione di tendenza che tuttavia non consente di colmare il gap del primo semestre e di raggiungere i livelli di traffico dell'anno precedente: a giugno il calo tendenziale, in termini di veicoli km pesanti, era pari al 10,9%, mentre la diminuzione media annua si è attestata su un 7,7% (rispetto al -2,1% del 2008). Si confermano pertanto, per il secondo anno consecutivo, le difficoltà del comparto del trasporto merci su rete autostradale, il quale, dopo aver realizzato una crescita del 20% nel periodo 2000-2007, registra, dall'inizio della crisi, una contrazione complessiva di oltre il 10%. A ciò si è accompagnato un calo di circa il 30% delle immatricolazioni di veicoli commerciali. Forti segnali di debolezza si sono rilevati anche nel comparto marittimo, i cui dati aggregati, disponibili solo al primo semestre del 2009, hanno evidenziato una riduzione dei volumi del 19,1% con un decremento più contenuto nel traffico dei container (-11,8%). Per i servizi merci a maggior valore aggiunto rispetto al trasporto (logistica, spedizione, servizi connessi alla distribuzione e vendita) il livello complessivo di attività ha subito, nel 2009, forti riduzioni: per le aziende di logistica la variazione complessiva del fatturato si è attestata su un -20/-25% dei livelli ante-crisi, analogamente gli spedizionieri e i principali MTO hanno dichiarato un calo nell'ordine del 15/20%.

Anche il settore passeggeri evidenzia segnali di criticità in tutte le modalità di trasporto, con cali più contenuti rispetto a quelli registrati nell'ambito delle merci.

Il trasporto aereo, rispetto al primo semestre, in cui si evidenziava una flessione tendenziale dei passeggeri di circa il 7,5%, raggiunge, a fine anno, un livello del -2,3%, con andamenti fortemente differenziati per i seguenti segmenti: a fronte di una lieve crescita (circa 1%) del traffico nazionale, in gran parte dovuta al forte sviluppo dell'offerta delle compagnie aeree Low Cost, le relazioni aventi origine o destinazione internazionale subiscono una marcata flessione (-4,7%).

Una tendenza analoga, seppure di minore entità, si è verificata per il traffico su rete autostradale che, in termini di veicoli km leggeri, dopo un primo semestre in flessione (-0,7%),

registra una crescita del 1,4% medio annuo, crescita agevolata anche dal livello del prezzo del petrolio, inferiore di circa il 40% rispetto ai prezzi del 2008. Considerevole, inoltre, la flessione della domanda nella modalità marittima che riporta una variazione negativa, riferita ai dati del primo semestre, del 13,8%.

Perfino il livello di mobilità nei grandi centri urbani ha risentito degli effetti negativi della recessione: i passeggeri trasportati dalle grandi aziende di TPL si sono ridotti di circa il 7,7%; quest'ultimo dato è particolarmente significativo se confrontato con quanto realizzato in ambito regionale dal Gruppo FS (-0,1% rispetto al 2008).

La completa liberalizzazione del trasporto ferroviario, intrapresa in Italia con modalità più ampie e tempistiche più celeri rispetto alla normativa europea di riferimento, ha consentito già da diversi anni l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Al 31 dicembre 2009 si registra la presenza di 47 imprese ferroviarie munite di licenza (al netto delle licenze revocate), di cui 33 munite del certificato di sicurezza (fonte ANSF).

## **Scenario ferroviario europeo**

Gli effetti negativi della crisi economica iniziata nella seconda metà del 2008 si sono pienamente manifestati nel corso del 2009 comportando, per tutte le imprese ferroviarie a livello europeo, un calo dei volumi di attività e del fatturato.

La domanda complessiva di mobilità ferroviaria in Europa (paesi Ue con l'aggiunta della Svizzera e della Norvegia) si è contratta con variazioni negative dei volumi sia per il trasporto passeggeri (viaggiatori km -1,8%) sia per il trasporto merci (tonnellate km -22,7%).

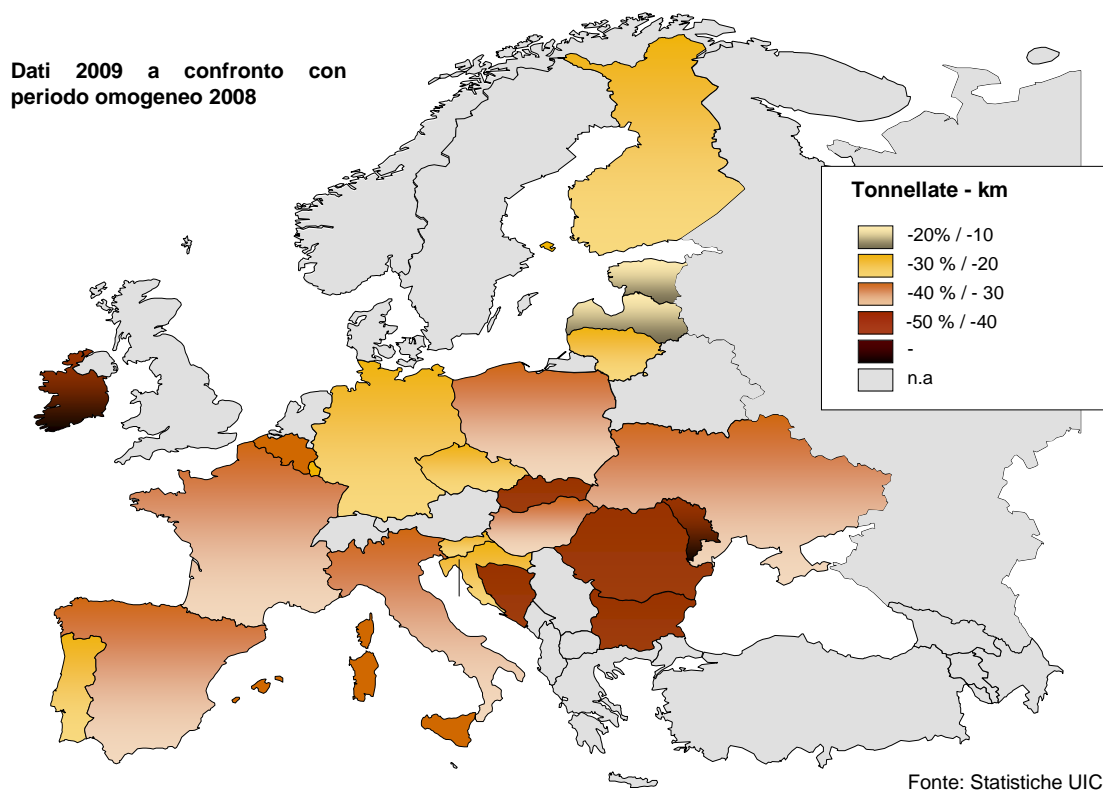
In particolare, nel trasporto passeggeri, solo l'impresa ferroviaria svizzera SBB ha conseguito una crescita nei volumi di traffico di circa il 3,5% rispetto al 2008. Tutte le altre principali imprese ferroviarie di riferimento hanno riportato risultati in flessione: l'operatore SNCF, leader nel mercato del trasporto passeggeri di media/lunga percorrenza, ha registrato una variazione negativa del 0,7%, l'operatore tedesco DB Ag del 1,2% e l'analogo spagnolo RENFE del 1,5%.

Il comparto merci è stato quello maggiormente colpito dagli effetti della crisi con previsioni di un ritorno al completo reimpiego della capacità produttiva, oggi in eccesso, non prima del 2011/2013. Le principali imprese ferroviarie, per fronteggiare questa forte contrazione dei volumi di attività, hanno avviato piani di forte razionalizzazione della propria struttura di costo (pre-pensionamenti, incentivazione all'esodo, riduzione concordata dell'orario di lavoro settimanale, riorganizzazione industriale del portafoglio prodotti) e posticipato i propri programmi di investimento.

L'incumbent tedesco DB Ag, principale impresa ferroviaria del trasporto merci con una quota di mercato ante-crisi del 34% dei volumi europei, ha dichiarato una diminuzione complessiva di oltre il 20% del proprio giro d'affari. In Francia – la società SNCF - ed in Spagna – la società RENFE – hanno registrato nel settore merci flessioni anche più marcate, rispettivamente del 26% e del 28%.

Gli effetti della congiuntura internazionale negativa si sono avvertiti duramente anche sulle economie emergenti dell'est europeo che hanno registrato cali significativi nei volumi di traffico come, ad esempio, il -26% dell'operatore incumbent PKP in Polonia e il -40% dell'analogo CFR in Romania.

La figura seguente evidenzia, per fasce percentuali, i livelli di regressione del traffico ferroviario merci in Europa.



## RAPPORTI CON I CLIENTI

### Segmento Passeggeri a Mercato

Dal punto di vista dell'offerta nel 2009 vi è stato un forte incremento sul segmento Mercato che ha visto il raggiungimento del punto massimo d'offerta con l'avvio dell'orario a dicembre 2009 contestualmente al completamento della nuova rete ad Alta velocità. Sull'intero anno l'offerta complessiva del segmento è rimasta sostanzialmente invariata ma caratterizzata da forti modifiche nel mix di prodotto. La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza giunti a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dal 91,5% del 2008 al 90,2% del 2009. La leggera flessione, rispetto al precedente esercizio, è riconducibile al calo di performance registrato nell'ultimo periodo dell'anno causato dalle avverse condizioni meteorologiche.

Le opportunità offerte dal mutato scenario infrastrutturale sono state colte attraverso:

- ✓ **AV – Frecciarossa:** Sono stati incrementati i collegamenti tra Roma e Milano con estensioni del servizio da/verso Torino e Napoli/Salerno. E' stato ampliato l'intervallo diurno di servizio (dalle 6,00 alle 21,00) con un'offerta che, nelle fasce orarie di punta, mette a disposizione della clientela fino ad un treno ogni quindici minuti, con partenze a minuti facilmente memorizzabili: 00', 15', 30'.

Questi gli incrementi realizzati:

+ 20 collegamenti MILANO-ROMA	da 52 a 72 treni giorno
+ 14 collegamenti MILANO-NAPOLI	da 22 a 36 treni giorno
+ 10 collegamenti TORINO-ROMA	da 2 a 12 treni giorno

Di seguito una breve descrizione di ogni diversa tipologia di servizio offerto:

TRENI NO-STOP *Milano Centrale - Roma Termini:* sono concentrati nelle fasce di punta, con frequenza a 30' nelle fasce mattutine e a 60' nelle fasce pomeridiane e serali. Il primo parte alle ore 6,30 e l'ultimo alle 21,00 sia da Milano Centrale che da Roma Termini. Novità: tre collegamenti per direzione proseguono per Napoli Centrale e uno per Torino Porta Nuova (con fermata anche a Torino P.Susa)

Tempo di percorrenza MI - RM 2h 59' (prima 3h 30')

Numero collegamenti 28 (prima 18)

TRENI Torino Porta Nuova - Roma Termini: nuova tipologia di servizio, che collega rapidamente Torino a Roma nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità, con fermate intermedie a Milano Garibaldi, Bologna Centrale e Firenze CM. Una coppia effettua fermata anche a Torino P. Susa (4h13' tempo di percorrenza complessivo)

Tempo di percorrenza TO - RM 4h 10' (prima 5h 40')

Numero di collegamenti TO – RM 8 (prima 2)

TRENI Milano Centrale – Napoli Centrale evoluzione dell'attuale collegamento FAST, collegano velocemente Milano a Napoli, con fermate intermedie nelle sole stazioni di Milano Rogoredo e Roma Tiburtina.

Tempo di percorrenza MI - RM 2h 45' (prima 3h 26')

Tempo di percorrenza MI - NA 4h 10' (prima 4h 50')

Numero di collegamenti MI - NA 6 (prima 2)

L'offerta complessiva tra Napoli e Milano è di 36 collegamenti al giorno. Ai sei si aggiungono 6 treni Milano-Roma-Napoli senza fermate tra Milano e Roma e 24 treni Milano-Roma-Napoli con fermate intermedie a Bologna C.le e Firenze S.M.N.

TRENI STANDARD Milano Centrale - Roma Termini: è stato confermato – velocizzato - il sistema cadenzato orario che collega Milano Centrale e Roma Termini con fermate intermedie a Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella, con estensione del servizio da/verso Napoli Centrale/Salerno e Torino Porta Nuova, in una fascia temporale compresa tra le ore 6,00 e le alle ore 19,00. Nr. 20 di questi hanno origine/destinazione Napoli Centrale (prima erano 16) e 4 Salerno; inoltre 2 hanno origine/destinazione Torino Porta Nuova (novità).

Tempo di percorrenza MI - RM 3h 30' (prima 3h 59')

Tempo di percorrenza MI - NA 4h 55' (prima 5h 35')

Numero di collegamenti MI - RM 28

✓ **AV, ES ed ES Fast Frecciargento**

Venezia – Roma è stata confermata e velocizzata di circa 40' l'offerta cadenzata oraria tra Venezia e Roma. Incrementata di 2 treni e velocizzata l'attuale offerta Fast (da 2 a 4 treni).

Tempo di percorrenza VE – RM FAST 3h 30' (prima 3h 59')

Tempo di percorrenza VE - RM 3h 48' (prima 4h 27')

Numero di collegamenti VE –RM 26 di cui 4 fast (prima 24 di cui 2 fast)

Roma – Verona è stata rimodulata ed incrementata di due treni e velocizzata l'offerta tra Verona e Roma, con nuova prosecuzione su Brescia e fermate intermedie di Bologna Centrale e Firenze Campo Marte

Tempo di percorrenza VR – RM 3h 00' (prima 3h 59')

Numero di collegamenti VR - RM 6 (prima 4)

- ✓ **EurostarCity** Con l'entrata in vigore dell'intera linea ad Alta velocità, si è proceduto alla specializzazione dei materiali sulla base delle linee utilizzate. Il materiale ESCity (denominato Frecciabianca) utilizza linee tradizionali e collega le grandi città del Nord (To-Mi-VE) e la linea tirrenica (To-Ge-Rm).

### **Segmento Passeggeri Servizio universale e altro**

Nel segmento "Servizio Universale" sono classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza. Nel corso del 2009 Trenitalia sulla base di una precisa richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha erogato, sostanzialmente, gli stessi servizi del 2008. Nel corso del 2009 sono state avviati confronti tra Trenitalia ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, per la redazione di un nuovo contratto di servizio che possa regolare le relazioni tra i soggetti in funzione delle risorse assegnate disegnando, in conseguenza, un'offerta correlata. La bozza di contratto è stata approvata dal CIPE nel corso del mese di dicembre 2009 e avrà validità per sei anni. Gli effetti del nuovo contratto sono attivati a partire da marzo 2010.

Il prodotto Intercity è stato caratterizzato da una consistente revisione dell'offerta che ha toccato, in particolare, il segmento "non contribuito" dove l'operazione di razionalizzazione dell'offerta, con contribuzione fortemente negativa, è stata particolarmente incisiva.

Per quanto riguarda il settore notte è proseguita la razionalizzazione dell'offerta, conseguente anche alla forte flessione della domanda, con una riduzione del 1,5%, sono stati inoltre variati i percorsi e gli orari di alcuni treni in modo da migliorarne i tempi di percorrenza.

Anche sull'Internazionale vi è stata una razionalizzazione dell'offerta complessiva, che ha portato a compimento il disegno già avviato nel corso del 2008

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione nella fascia 0-15 minuti, è passata dall'88,9% del 2008 all'89,8% del 2009. Il miglioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile ad una migliore gestione delle tracce orarie e ad una maggiore affidabilità del materiale rotabile.

### **Trasporto Regionale**

L'offerta commerciale è rimasta sostanzialmente in linea, rispetto al 2008, attestandosi a circa 22.158 milioni di viaggiatori Km

Nel 2009 è continuata l'attività negoziale per il rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi

offerti agganciandoli ad una logica di “catalogo del servizio”. Il “Catalogo” ha ridefinito la modalità di riconoscimento dei corrispettivi sulla base dell’individuazione di diversi “drivers” quali i prezzi orari per categoria di treno e servizio offerto in sostituzione della modalità solo correlata alla definizione del “corrispettivo a treno” km, utilizzata nei precedenti contratti di servizio. La quantificazione dei corrispettivi sulla base del Catalogo ha evidenziato, per ciascuna Regione, la storica insufficienza delle risorse previste a sostegno dei precedenti contratti di servizio dove la società non era in grado di remunerare i fattori della produzione ed in particolare il suo capitale investito. E’ bene ricordare che nel corso degli ultimi anni, il capitale investito della Divisione del Trasporto Regionale ha subito importanti incrementi in conseguenza degli investimenti che Trenitalia, in autonomia, ha effettuato al fine di dare corso al rinnovo del materiale rotabile.

Nel corso del 2009 sono stati firmati i contratti di servizio, con durata sei anni più sei, con 5 regioni (Friuli Venezia Giulia, Campania, Lombardia, Marche, Toscana) e con la provincia autonoma di Bolzano. Sono stati invece siglati i contratti di servizio e sono in attesa della ratifica degli organi competenti, con altre 8 regioni (Abruzzo, Basilicata, Liguria, Molise, Puglia, Umbria, Veneto e Lazio, quest’ultimo contratto è stato firmato nel febbraio 2010). A questi si aggiungono i contratti con la regione Emilia Romagna e con la Provincia Autonoma di Trento formalizzati nel 2008.

La formalizzazione dei contratti di servizio con durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, permette una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo per avviare un rilevante piano d’acquisto di nuovo materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Su tale aspetto costituisce elemento fondamentale la previsione contrattuale della possibilità di cedere alle Regioni, alla scadenza del contratto, i rotabili impiegati nell’esercizio in argomento al loro valore netto contabile.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 15 minuti è risultato in linea agli stessi risultati ottenuti nel 2008 (97%). Con riferimento ai treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti (standard B) la performance risulta lievemente migliore del 2008 (90,5% contro 90,3%).

Nel corso del 2009, concluse le procedure della prima gara per i servizi di pulizia dei rotabili e degli impianti industriali, è iniziato l’avvio dei subentri delle nuove ditte assegnatarie in Campania, Liguria, Lazio, Lombardia, Puglia; in altre Regioni, come detto in precedenza, in pendenza dei numerosi ricorsi presentati, per inadempienza delle precedenti imprese, sono stati rescissi numerosi contratti, provvedendo all’assegnazione temporanea di molti lotti. Le azioni descritte sono la naturale ed inderogabile conseguenza dell’esigenza, espressa nei nuovi contratti di servizio con le regioni, per addivenire in tempi rapidi ad un significativo miglioramento del livello del servizio offerto ai clienti del trasporto regionale.

## **Cargo**

La crisi mondiale dell'economia ha significativamente toccato il trasporto Cargo con una riduzione dei livelli di traffico lungo le intere filiere che compongono il business della Divisione. La riduzione della domanda di traffico, attraverso le diverse modalità di trasporto, ha generato sul mercato, da parte dei competitors, l'adozione di misure crescenti di utilizzo del pricing quale strumento a difesa delle quote di mercato. La Divisione Cargo, da parte sua, ha attuato una serie di iniziative commerciali, utilizzando anche la leva prezzo (similmente alle misure adottate dai principali competitors), con l'obiettivo di difendere i volumi di traffico. Le iniziative sono state indirizzate a:

- nuovi traffici spot a treno completo per clienti già fidelizzati e nelle aree geografiche del Nord-Italia sulle direttrici Internazionali e sui collegamenti con i porti;
- nuovi traffici per nuovi clienti di filiere in cui la Divisione risulta più competitiva (Siderurgico, Chimico, Materiali). Qui l'offerta è stata rivolta a clienti che non hanno mai utilizzato la ferrovia per la movimentazione delle merci.

A novembre 2009 è iniziato un collegamento round trip di autostrada viaggiante da Gorizia a Ospitaletto (BS) di collegamento con i mercati del Centro-Est Europa.

Con l'obiettivo, poi, di contenere i costi del segmento di traffico non sufficientemente remunerativo da/per la Sicilia, il 2009 ha visto la sperimentazione di una soluzione logistica alternativa volta ad offrire un trasporto integrato, prevalentemente di Uti, in cui la Divisione Cargo dopo aver svolto il trasporto su ferrovia da/per il porto di Napoli, utilizza un servizio di traghettamento da/per il porto di Catania, realizzando la tratta finale del trasporto insulare su gomma. Il servizio è tuttora in corso di sperimentazione e rientra nell'ambito di una serie di iniziative volte alla riorganizzazione del reticolo e conseguentemente alla riduzione dei costi operativi. Nel corso del mese di dicembre, poi, sono state approvate le nuove Condizioni Generali di Contratto per il Trasporto delle Merci per ferrovia (CGCTM); esse introducono una serie di novità:

- Disciplina formale dei servizi di trasporto svolti da più modalità di trasporto tra loro integrate inclusi i servizi di terminalizzazione e le prestazioni integrate tra le varie modalità di trasporto, gestite sia in proprio che tramite terzi;
- Il principio della non obbligatorietà all'accettazione ed esecuzione del trasporto in servizio nazionale ove il trasporto sia di provenienza estera.

Significative le azioni intraprese per migliorare, rispetto al 2008, la puntualità dei convogli in partenza (+4% nella fascia 0-5 minuti e 2,8% nella fascia 0-30 minuti) e in arrivo (+2,9% nella fascia 0-30 minuti e 1,4% nella fascia 0-60 minuti).



## ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

### Conto economico riclassificato

A seguito dell'operazione di affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a TLN srl, operativo dal 15 novembre 2009, i dati di conto economico della società non includono, per il periodo 15 novembre -31 dicembre 2009 valori riferiti al ramo citato. Al fine di un confronto omogeneo con l'esercizio precedente, si rende necessario, confrontare i dati 2008 con l'esercizio 2009 che include anche i ricavi ed i costi del ramo TLN (colonna A) oggetto dell'affitto. I commenti alle variazioni sono pertanto effettuati sui valori 2009 complessivi.

	(in migliaia di euro)			
	2009 Trenitalia	2009 Trenitalia con ramo TLN (A)	2008 (B)	Differenze (A-B)
<b>Ricavi da traffico</b>	<b>5.340.221</b>	<b>5.391.758</b>	<b>5.496.884</b>	<b>(105.126)</b>
- Ricavi da mercato	3.084.972	3.102.743	3.267.112	(164.369)
- Ricavi da Contratto di Servizio	2.255.249	2.289.015	2.229.772	59.243
<b>Altri ricavi</b>	<b>276.946</b>	<b>246.073</b>	<b>275.546</b>	<b>(29.473)</b>
<b>RICAVI OPERATIVI</b>	<b>5.617.167</b>	<b>5.637.831</b>	<b>5.772.430</b>	<b>(134.599)</b>
<b>Costo del lavoro</b>	<b>(2.378.815)</b>	<b>(2.397.780)</b>	<b>(2.471.557)</b>	<b>73.777</b>
<b>Altri costi</b>	<b>(2.629.668)</b>	<b>(2.629.157)</b>	<b>(2.764.159)</b>	<b>135.002</b>
<b>Capitalizzazioni - variazione rimanenze</b>	<b>371.275</b>	<b>371.275</b>	<b>381.968</b>	<b>(10.693)</b>
<b>Totale costi</b>	<b>(4.637.208)</b>	<b>(4.655.662)</b>	<b>(4.853.748)</b>	<b>198.086</b>
<b>EBITDA</b>	<b>979.959</b>	<b>982.169</b>	<b>918.682</b>	<b>63.487</b>
<b>Ammortamenti e svalutazioni cespiti</b>	<b>(783.807)</b>	<b>(783.807)</b>	<b>(710.089)</b>	<b>(73.718)</b>
<b>Accantonamenti e svalutazioni</b>	<b>(42.684)</b>	<b>(43.814)</b>	<b>(53.776)</b>	<b>9.962</b>
<b>Saldo proventi/oneri diversi</b>	<b>62.707</b>	<b>62.707</b>	<b>32.116</b>	<b>30.591</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>216.175</b>	<b>217.254</b>	<b>186.933</b>	<b>30.321</b>
<b>Componenti straordinarie nette</b>	<b>65.795</b>	<b>65.795</b>	<b>150.954</b>	<b>(85.159)</b>
<b>EBIT</b>	<b>281.970</b>	<b>283.049</b>	<b>337.887</b>	<b>(54.838)</b>
<b>Saldo gestione finanziaria</b>	<b>(177.861)</b>	<b>(177.857)</b>	<b>(285.171)</b>	<b>107.314</b>
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>104.109</b>	<b>105.192</b>	<b>52.716</b>	<b>52.476</b>
<b>Imposte sul reddito</b>	<b>(84.467)</b>	<b>(85.537)</b>	<b>(94.306)</b>	<b>8.769</b>
<b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>19.642</b>	<b>19.655</b>	<b>(41.590)</b>	<b>61.245</b>

La società chiude l'esercizio 2009 con un risultato netto positivo. Questo risultato anticipa l'obiettivo che la società si era data nel Piano Industriale 2007-2011, piano che era stato posto alla base del principio della continuità aziendale.

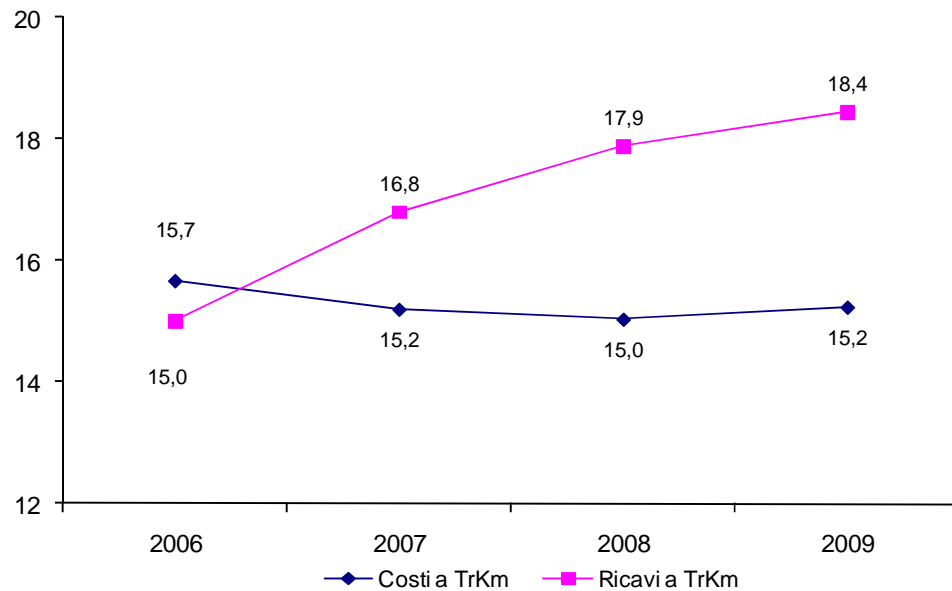
Il risultato 2009 è stato conseguito sia grazie all'azione incisiva ed alla determinazione con la quale si sono implementate le linee strategiche contenute nel Piano, sia alla capacità delle società di mitigare gli impatti fortemente negativi del settore cargo attraverso una forte contrazione dei costi operativi specie nel settore stesso.

Il 2009 registra un miglioramento del Risultato Netto di 61,2 milioni di euro rispetto al 2008. Infatti il risultato netto dell'esercizio 2009 si attesta ad un valore positivo di 19,6 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con una perdita di 41,6 milioni di euro.

Il Margine Operativo Lordo passa da 918,7 milioni di euro del 2008 a 982,2 milioni di euro del 2009 mentre il risultato operativo registra un miglioramento del 16,22% attestandosi ad un risultato positivo di 217,3 milioni di euro, rispetto a 186,9 milioni di euro dell'esercizio precedente.

Pur in presenza di uno scenario economico fortemente critico, Trenitalia ha proseguito nel piano di riequilibrio dei fondamentali economici della Società, da un lato proseguendo nell'azione di recupero sui prezzi di vendita dei biglietti fuori dai mercati regolamentati, nella revisione/razionalizzazione dell'offerta nei diversi segmenti d'offerta sui quali la società opera, dall'altro, perseguendo con precisa convinzione il miglioramento continuo dell'efficienza nell'utilizzo dei fattori produttivi.

La tabella sotto riportata sintetizza con efficacia l'evoluzione dei valori economici fondamentali della società e pone in evidenza come le azioni contenute nel Piano 2007-2011 e sopra richiamate, abbiano avuto progressiva implementazione consentendo alla società stessa di riequilibrare i suoi fondamentali. E' bene ricordare come i costi operativi del 2009 risentano di una residuale inelasticità rispetto alla riduzione forte della produzione (specie per il settore cargo), tale da non consentire, nell'immediato, una loro proporzionale riduzione



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

- **Ricavi da traffico:**

E' proseguita nel 2009, sul fronte degli indirizzi e delle scelte strategiche per la gestione operativa del business del trasporto, in parallelo con la nuova impostazione dei contratti verso la Pubblica Amministrazione, la separazione, nell'ambito della definizione dell'offerta di traffico sia passeggeri che merci, dei "Servizi a mercato" rispetto a quelli rientranti nel perimetro del cosiddetto "Servizio universale", contribuito dallo "Stato cliente".

Di conseguenza, i risultati del traffico della media e lunga percorrenza meritano un'analisi che evidenzi la segregazione dei diversi segmenti nei quali il business della Divisione Passeggeri a media lunga percorrenza si articola e sui quali Trenitalia ha in questi ultimi anni implementato strategie differenti da segmento a segmento rispetto all'offerta.

Nel segmento "Servizio Universale" sono stati classificati tutti i treni contribuiti dallo Stato indipendentemente dalla tipologia di prodotto di appartenenza.

Al "segmento mercato" sono stati attribuiti i treni appartenenti prevalentemente ai prodotti Alta Velocità, Eurostar ed Eurostar City, che non rientrano nella lista di cui sopra; mentre tutti gli altri treni sull'orario, diversi dai prodotti del "segmento mercato" ed al momento esclusi dal contributo dallo Stato, vedono la loro collocazione, in un segmento definito "non mercato/non contribuito".

I ricavi da mercato hanno registrato un decremento, rispetto al 2008, di 164,4 milioni di euro (-5%). Le variazioni risultano così articolate tra le diverse Divisioni e tipologie di traffico:

<b>Settore Viaggiatori</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>Differenze%</b>
<b>Media Lunga Percorrenza</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	1.762	1.694	4,0%
Viaggiatori km (milioni): (*)	22.119	23.520	-6,0%
- di cui Servizio a mercato	10.925	9.247	18,2%
- di cui Servizio Universale contribuito	8.575	9.900	-13,4%
- di cui Servizio non a mercato/non contribuito	2.618	4.373	-40,1%
Treni km (migliaia) (*)	79.225	80.130	-1,1%
- di cui Servizio a mercato	36.981	28.880	28,0%
- di cui Servizio Universale contribuito	33.055	35.561	-7,0%
- di cui Servizio non a mercato/non contribuito	9.189	15.689	-41,4%
Load Factor	49,18	50,75	-3,1%
<b>Trasporto Regionale</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	796	805	-1,1%
Viaggiatori km (milioni)	22.168	22.180	-0,1%
Treni km (migliaia)	187.140	187.485	-0,2%
Load Factor	31,04	31,09	
<b>Totale settore viaggiatori</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	2.558	2.499	2,4%
Viaggiatori km (milioni)	44.287	45.700	-3,1%
Treni km (migliaia)	266.365	267.615	-0,5%
<b>Cargo</b>			
Ricavi da traffico (€/milioni)	545	769	-29,1%
Totale tonnellate km (milioni) (**)	17.282	24.869	-30,5%
Treni km (migliaia) (***)	41.085	58.039	-29,2%
<b>Ricavi da traffico Trenitalia</b>	<b>3.103</b>	<b>3.268</b>	<b>-5,0%</b>

(\*) Il dato include il traffico della Società Cisalpino riguardante le tratte in territorio italiano.

(\*\*) 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.

## Passeggeri Nazionali e Internazionali

Il settore della media e lunga percorrenza registra una crescita complessiva dei ricavi da traffico per 68 milioni di euro (+4,0%). Tale positivo andamento è caratterizzato da dinamiche differenti tra le differenti tipologie di servizio che ha segnato un forte incremento di 261,9 milioni di euro (+31,2%) nella fascia dei Servizi a Mercato (ES\*, Alta velocità, ES\*City ) che ha beneficiato dell'incremento dell'offerta sul sistema AV conseguente all'apertura della tratta Milano-Bologna Alta velocità; una riduzione della componente del Servizio Universale Contribuito e dei Servizi non a mercato e non contribuito rispettivamente

per, -77,4 milioni di euro (-14,8%), e -116,5 milioni di euro (-35,2%) quale conseguenza della politica di razionalizzazione dell'offerta posta in atto anche in relazione alle risorse finanziarie rese disponibili a valere del Contratto di Servizio che risultano inferiori rispetto all'anno precedente.

Il segmento dei Servizi a Mercato mette in evidenza un incremento dei viaggiatori kilometro trasportati del +18,2%, grazie al positivo riscontro avuto dai clienti rispetto all'aumento dell'offerta, all'introduzione dei nuovi servizi AV Fast, supportata anche ad una efficace azione commerciale finalizzata all'attuazione di una politica di prezzi modulata sui diversi tipi di servizio richiesti dalla clientela; la crescita dei viaggiatori è particolarmente significativa se si considerano anche gli effetti di scenario economico precedentemente illustrato i cui effetti colpiscono particolarmente il segmento in questione. L'andamento dei ricavi da traffico riflette anche l'effetto degli incrementi tariffari attuati a partire dal mese di dicembre 2008 e giugno 2009.

Il trend dei viaggiatori kilometro del segmento del Servizio Universale Contribuito (-13,4%) è coerente con quanto previsto dal processo di riduzione dell'offerta in base alle richieste della committenza ed alle risorse finanziarie pubbliche rese disponibili nel 2009 per il Contratto di Servizio. Questo segmento non ha potuto beneficiare di alcuna revisione dei prezzi a seguito del provvedimento del Governo che ha bloccato l'adeguamento per tutto il 2009.

Il Servizio non a mercato e non contribuito, nel quale sono incluse le relazioni non ricadenti nei segmenti precedenti, è stato contrassegnato da forti interventi di razionalizzazione dell'offerta commerciale (-41,4%) e questo ha comportato la riduzione di viaggiatori/km (-40,1%) benché in misura inferiore rispetto alla riduzione dell'offerta.

E' bene ricordare che le variazioni dei singoli segmenti risente anche di spostamenti tra i segmenti stessi a seguito della rimodulazione dell'offerta.

### **Passeggeri Trasporto Regionale:**

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale, hanno registrato una diminuzione, per 8 milioni di euro (-1%), tale decremento è sostanzialmente dovuta alla riclassifica dei ricavi da traffico dell'area della provincia di Bolzano, pari a circa 12,5 milioni di euro, nell'ambito dei ricavi verso le regioni. A parità di condizioni il 2009 presenterebbe in lieve incremento dei ricavi da traffico per circa 4 milioni di euro (+0,5%). Infatti si registra una sostanziale invarianza dei viaggiatori trasportati (-0,1%) ed un incremento del ricavo medio unitario (+0,6%). L'incremento del ricavo medio unitario è riconducibile prevalentemente agli effetti di trascinamento degli aumenti tariffari applicati a nel secondo semestre dell'anno 2008, nel corso del 2009 non sono stati applicati gli aumenti previsti dagli accordi con le regioni a seguito delle disposizioni contenute nel DL n. 185/2009 con il quale, tra l'altro, è stato disposto il blocco delle tariffe da applicare al trasporto locale.

**Cargo:**

Lo scenario recessivo descritto nei paragrafi precedenti ha influenzato in modo particolare i risultati della Divisione Cargo i cui ricavi nell'anno 2009 sono stati pari a circa € 545,2 milioni di Euro con una flessione del -29,1% verso il corrispondente periodo del 2008.

Tali ricavi sono stati realizzati con un volume di tonnellate km trasportate pari a 17,2 miliardi corrispondente ad una flessione produttiva del -31% verso il corrispondente periodo 2008, flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie.

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

***Business Convenzionale***

Nel 2009 il traffico effettuato con modalità convenzionale ha subito un rallentamento sia con riferimento alle spedizioni a carro o gruppi di carri, così detto traffico "diffuso" (-41,6% rispetto al 2008), sia per le spedizioni a treno, così detto completo (-24,7% rispetto al 2008). La maggiore flessione del traffico "diffuso" si è determinata anche in funzione di mirate scelte di portafoglio adottate dalla Divisione già dall'anno precedente, con l'obiettivo di progressivamente ridurre un area di mercato fortemente penalizzante il conto economico. Per le principali filiere si evidenziano le seguenti considerazioni:

- *settore siderurgico.* Il livello di produzione di acciaio in Europa ha mostrato, nel 2009, una flessione che ha interessato la quasi totalità dei principali Paesi produttori. In Italia la produzione siderurgica ed il fatturato hanno subito una forte diminuzione, conseguentemente, il traffico ferroviario del settore ha risentito della crisi produttiva e della forte concorrenza del trasporto su gomma, chiudendo il 2009 con una forte diminuzione dei volumi trasportati (circa -45,1%).
- *settore automobilistico.* La recessione globale ha avuto, in Europa, un forte impatto sulla filiera dell'auto, rendendo drammatico l'eccesso di capacità produttiva esistente. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario di auto e componenti, i primi tre trimestri dell'anno hanno registrato una perdita di volumi del -34%. L'ultimo trimestre 2009 vede un miglioramento del dato tendenziale.
- *settore chimico.* La crisi economica mondiale non ha risparmiato il settore chimico frenato dal rallentamento dell'industria manifatturiera, principale mercato di sbocco dei prodotti chimici. L'andamento del trasporto ferroviario dei prodotti del settore ha registrato una flessione (-28,8%) . E' bene ricordare che nel confronto con il 2008, dopo il primo trimestre del 2009, si è interrotto il trasporto di quantità di rifiuti urbani di provenienza campana inviati in Germania.

**Business Combinato**

I dati 2009 risultano fortemente negativi e non si è assistito ad inversioni di tendenza significative per tutto l'anno. L'andamento del trasporto ferroviario non registra, pertanto, segnali di ripresa, se non per limitati e isolati singoli progetti. Si è assistito ad una notevole flessione dei volumi trasportati (-33,8 rispetto al 2008), su cui hanno pesato i risultati negativi negli impianti portuali di Genova e La Spezia.

**Ricavi da Contratto di Servizio**

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un incremento, rispetto al 2008, di 59,2 milioni di euro, tale variazione è riconducibile all'incremento degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 per i contratti di servizio con le regioni a Statuto ordinario, ed anche alle maggiori disponibilità finanziarie messe a disposizione dalle Regioni per assicurare la copertura economica originata dai rinnovi in corso dei contratti di servizio "a catalogo".

I ricavi da Stato sono diminuiti di 71,5 in conseguenza di minori stanziamenti previsti dalla legge finanziaria 2009 relativamente ai contratti di servizio a valere sul Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza per 9,8 milioni di euro, sui servizi delle Regioni a Statuto Speciale per 19,2 milioni di euro e sul Servizio Universale del settore Cargo per 47,1 milioni di euro.

**Altri ricavi**

Gli altri ricavi registrano una riduzione complessiva per 29,5 milioni di euro rispetto al 2008. Tale riduzione è riconducibile prevalentemente a minori prestazioni collegate ai servizi di trasporto per 29,5 (noli RIV, servizi di manovra, binari di raccordo, servizi a Cisalpino) e ad una riduzione dei servizi manutentivi per 16,6 milioni in particolare verso altre società del Gruppo (Cisalpino e RFI). Tale riduzione complessiva è stata parzialmente riassorbita da maggiori proventi per penali a fornitori per 14,2 milioni di euro. Come già evidenziato nel 2008 la voce degli altri ricavi comprende inoltre il valore netto dei ricavi rivenienti dalle Irregolarità di viaggio per la sola percentuale relativa alla probabilità di incasso (circa 2 milioni di euro).

I **costi operativi** hanno registrato una consistente riduzione, rispetto al 2008 (198,1 milioni di euro in valore assoluto pari al -4,1%). In particolare:

- **Il costo del lavoro**, rispetto al 2008, segna un miglioramento di 73,8 milioni di euro (-3,0%), riconducibile essenzialmente alla riduzione dell'organico a seguito del graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi aziendali. La riduzione del costo del lavoro originata dalla contrazione degli organici è stata in parte riassorbita per

effetto degli incrementi automatici previsti contrattualmente e dell'aumento del costo unitario del lavoro a seguito dei maggiori oneri rivenienti dal rinnovo del CCNL per circa 54,7 milioni di euro (+2,3%).

- Gli **altri costi** registrano un miglioramento di 135,0 milioni di euro (-4,9%), su tale voce hanno influito:
  - Minori costi legati alla produzione per circa 94 milioni di euro di cui le principali variazioni sono ascrivibili per 69 milioni di euro alla riduzione dei volumi del traffico merci (riduzione servizi di manovra, traghettamento, noli di materiale ferroviario) inclusi 14 milioni di euro per la riduzione dei contratti in sous-traitance (costo della gerenza estera dei contratti) che trovano analogo impatto nei ricavi da traffico; 7 milioni di euro sono originati dalla riduzione dei costi relativi ai servizi per le carrozze letto a seguito della riduzione dell'offerta sul segmento del Servizio Universale, 13 milioni di euro alla riduzione dei costi del gasolio, per l'effetto combinato di riduzione prezzo unitario e riduzione dei volumi, 22 milioni di euro al decremento del costo dell'energia per trazione dovuto prevalentemente all'adozione nel 2009 di un nuovo criterio di riaddebito definito dal Gestore dell'Infrastruttura nei confronti delle Imprese Ferroviarie a valle dei chiarimenti interpretativi ed applicativi contenuti nella Legge 23 luglio 2009 n. 99 circa la modalità e l'entità degli addebiti del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione dei treni sostenuto dal Gestore dell'Infrastruttura. Tali riduzioni sono state parzialmente compensate dai maggiori oneri per il pedaggio per circa 16 milioni di euro conseguenti ad un effetto mix dovuto al consistente incremento dell'offerta sulla rete Alta Velocità.
  - Minori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione per circa 13 milioni di euro relativi alle provvigioni di vendita alle agenzie e le provvigioni passive relative al traffico internazionale. Tale decremento è dovuto alla rinegoziazione degli accordi commerciali con le Agenzie di vendita, all'introduzione del sistema web agency e al forte impulso dato sulle vendite on-line.
  - Minori altri costi per 16 milioni di euro quale proseguimento del progetto di ottimizzazione costi non correlati alla produzione che ha consentito di conseguire ulteriori risparmi su diversi fronti tra i quali quelli più significativi sono derivati da minori costi per servizi amministrativi ed informatici per 5 milioni di euro.

Le Capitalizzazioni e variazioni delle rimanenze si riducono di 10,7 milioni di euro, riconducibili essenzialmente ai minori interventi di manutenzione capitalizzabile effettuati internamente.

Gli **ammortamenti e le svalutazioni cespiti** si incrementano di 73,7 milioni di euro. Tale incremento è dovuto per 63 milioni di euro agli ammortamenti dell'anno relativi alla



capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello dell'esercizio 2009 e per la parte residua alle entrate in esercizio dei beni previsti dal piano di investimenti della Società.

Gli **accantonamenti e le svalutazioni** si riducono di 9,9 milioni di euro. Tale riduzione è riconducibile principalmente ai minori accantonamenti relativi alla svalutazione crediti per 5,1 milioni di euro, in coerenza con quanto previsto dai criteri di svalutazione della società, ai minori accantonamenti per 5,7 milioni di euro a valere delle penali per i Contratti di Servizio con le Regioni che a seguito dell'avvio dei nuovi contratti di servizio prevedono detrazioni a valere anche sui corrispettivi.

Il saldo **proventi e oneri diversi** presenta un incremento di 30,6 milioni di euro. Tale aumento è riconducibile principalmente all'effetto di maggiori sopravvenienze attive dovute al riconoscimento da parte del MEF della quota 2008 (31,3 milioni di euro) del contratto di servizio viaggiatori, merci e Regioni a Statuto Speciale per 11,9 milioni di euro ed al riconoscimento dei contributi AFA (Autostrada Ferroviaria Alpina) per gli anni 2007 e 2008 per 12 milioni di euro..

Il saldo della **gestione finanziaria** registra un miglioramento complessivo per 107,3 milioni di euro. Tale miglioramento è riconducibile prevalentemente all'andamento del mercato dei tassi di interesse ed in particolare dell'Euribor a cui sono indicizzati gli oneri del servizio del debito. Nel 2009 il costo medio dell'indebitamento oneroso è stato pari al 2,9% rispetto al 4,8% del 2008 con un beneficio in termini di costo, a parità di indebitamento, stimabile in circa 122 milioni di euro. E' da segnalare peraltro che il costo medio dell'indebitamento non ha beneficiato pienamente del significativo calo dei tassi di interesse in quanto le operazioni di copertura per il rischio tassi di interesse hanno limitato gli effetti positivi. L'effetto delle operazioni di copertura per il 2009 hanno limitato i benefici ottenibili dal forte andamento ribassista dei tassi per circa 41 milioni di euro. Il risultato della gestione finanziaria ha riflesso negativamente i maggiori oneri rivenienti da un più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario 2009 rispetto al 2008, per circa 250 milioni di euro, conseguente prevalentemente ad un aumento del capitale circolante a seguito dello slittamento degli incassi dei crediti nei confronti del MEF a valere sui contratti di servizio dell'anno 2009 i cui effetti sono stati parzialmente neutralizzati dall'incasso dei crediti IVA vantati nei confronti della Capogruppo e da una più attenta gestione della tesoreria che hanno consentito di limitare gli impatti negativi derivanti dal mancato incasso dei suddetti crediti. I maggiori oneri finanziari riconducibili all'incremento del livello medio dell'indebitamento è stimabile in circa 7 milioni di euro.

Infine la gestione finanziaria ha riflesso l'impatto dei minori proventi finanziari relativi agli interessi attivi maturati verso la controllante (8,2 milioni di euro) sui crediti per IVA di pool 2005 e 2006, a seguito dei rimborsi ricevuti dall'Erario nel corso dell'esercizio, tale diminuzione è stata compensata, in parte, dai maggior proventi da partecipazione per i dividendi distribuiti dalla controllata TX Logistik (1,6 milioni di euro).

Le **componenti straordinarie** nette, infine, evidenziano una variazione negativa di 85,2 milioni di euro. Tale variazione negativa è riconducibile principalmente per 71,9 milioni di euro dal venir meno della quota contabilizzata nel corso del 2008 di quanto reso disponibile dal D.L n. 81/2007 per la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico fino al 2003, per 47,6 milioni di euro da minori penali nei confronti dei fornitori per tardive consegne di materiale rotabile, per 10,1 milioni dal venire meno della plusvalenza riveniente dalla cessione della partecipazione SODAI.. Tali decrementi sono stati parzialmente riassorbiti dal riconoscimento da parte del gestore dell'Infrastruttura di un conguaglio relativo agli anni 2000-2008 dei costi dell'energia elettrica per 73,9 milioni di euro a valle della Legge 23 luglio 2009 n. 99 che ha fornito i chiarimenti interpretativi ed applicativi relativi all'entità ed alla modalità degli addebiti alle Imprese Ferroviarie del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione dei treni sostenuto dal Gestore dell'Infrastruttura. Inoltre nel 2009 sono stati contabilizzati proventi straordinari relativi al calcolo dell' IRAP degli anni precedenti per 9,9 milioni di euro..

### Stato patrimoniale riclassificato

	<i>(in euro migliaia)</i>		
	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
	(A)	(B)	(A-B)
<b>ATTIVITA' NETTE</b>			
Capitale circolante netto gestionale	880.210	552.283	327.927
Altre attività nette	(415.322)	(277.747)	(137.575)
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>464.888</b>	<b>274.536</b>	<b>190.352</b>
Immobilizzazioni tecniche	9.543.794	8.729.458	814.336
Partecipazioni	87.309	111.883	(24.574)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>9.631.103</b>	<b>8.841.341</b>	<b>789.762</b>
TFR	(1.348.578)	(1.563.500)	214.922
Altri fondi	(640.246)	(571.918)	(68.328)
<b>Totale fondi</b>	<b>(1.988.824)</b>	<b>(2.135.418)</b>	<b>146.594</b>
<b>TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>8.107.167</b>	<b>6.980.459</b>	<b>1.126.708</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	680.167	194.207	485.960
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.617.400	5.617.400	0
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>6.297.567</b>	<b>5.811.607</b>	485.960
<b>Mezzi propri</b>	<b>1.809.600</b>	<b>1.168.852</b>	640.748
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>8.107.167</b>	<b>6.980.459</b>	<b>1.126.708</b>

Il **Capitale Investito Netto** si incrementa di 1.127 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2008. Tale incremento deriva dall'aumento del capitale immobilizzato netto per 790 milioni di

euro, dall'incremento del capitale circolante netto per 190 milioni di euro e dei fondi per 147 milioni di euro.

L'incremento del capitale circolante netto gestionale è dovuto all'effetto differenziale tra:

- l'incremento di 42 milioni di euro circa delle giacenze di magazzino che ha riguardato in particolar modo i materiali riparabili a seguito della progressiva immissione di materiale rotabile nuovo ;
- l'incremento dei crediti commerciali di circa 839 milioni di euro riconducibile essenzialmente al credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per le prestazioni di trasporto dell'anno 2009;
- l'incremento dei debiti commerciali di circa 580 milioni di euro, relativi sia a società del Gruppo (460 milioni di euro circa) che a fornitori terzi (120 milioni di euro circa).

La riduzione delle altre attività nette è dovuta prevalentemente all'effetto differenziale tra:

- la riduzione dei crediti IVA nei confronti della Capogruppo pari a 240 milioni di euro per effetto dell'incasso del credito iva riferito agli anni 2005 e 2006.
- L'incremento degli altri debiti verso società del gruppo per circa 70 milioni di euro; in particolare sono da segnalare l'incremento degli altri debiti nei confronti della controllata TLN sia per i debiti correlati al personale trasferito nel ramo d'azienda concesso in affitto (TFR, Debiti per ferie maturate e non godute ), sia per il riconoscimento dei ricavi introitati nella fase di avvio della nuova società (circa 127 milioni di euro); il saldo tiene poi in conto, in senso inverso, della consistente riduzione, avvenuta nel 2009, di altri debiti nei confronti della Capogruppo (58 milioni di euro) correlate alle operazioni di regolazione della procedura IVA di Gruppo.
- Il decremento dei debiti verso il personale ed i relativi debiti verso Istituti Previdenziali e verso Erario per competenze maturate per complessivi 180 milioni di euro. Tale riduzione si correla sia al decremento del numero dei dipendenti, ivi compresi quelli trasferiti nel ramo d'azienda dato in affitto a TLN, sia alla riduzione ad un mese della stima delle competenze accessorie da liquidare, rispetto ai due mesi dell'anno scorso.

Il **Capitale Immobilizzato** netto registra un aumento di 790 milioni di euro dovuto agli effetti del valore degli impianti (circa 635 milioni di euro) scissi da RFI. A tale aumento si deve aggiungere il valore degli investimenti realizzati nell'anno (1.007 milioni di euro), al netto degli ammortamenti dei beni in esercizio (-779 milioni di euro) e dei contributi per € 35 milioni destinato a parziale copertura dell'acquisto di materiale rotabile. Inoltre, la cessione delle partecipazioni Cemat e Italcontainer ha determinato un ulteriore decremento per 25 milioni di euro.

I Fondi si decrementano di 147 milioni di euro. Tale riduzione è riconducibile all'utilizzo del fondo TFR (215 milioni di euro) di cui 69 milioni di euro derivanti dal trasferimento a TLN in

conseguenza del contatto di affitto del ramo d'azienda. Tale riduzione è parzialmente compensata dall'incremento netto dei Fondi per rischi ed oneri di 69 milioni di euro. Gli altri Fondi registrano da una parte la riduzione complessiva del Fondo Ristrutturazione Industriale a seguito dell'utilizzo per l'incentivazione delle uscite del personale per 70 milioni di euro compensati da accantonamenti per 19 milioni di euro per adeguamento dello stesso ai presunti maggiori costi correlati alla realizzazione del Piano industriale della società a seguito di una possibile diversa utilizzazione dello stesso nel corso del 2010 (attivazione del Fondo Bilaterale) e, dall'altra, da un incremento di 121 milioni di euro per riclassifica di voce di debiti relative al personale maturati nel corso dell'esercizio corrente e precedenti la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.

### Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta presenta un peggioramento di 486 milioni di euro sostanzialmente attribuibile allo slittamento degli incassi dal MEF a valere sui contratti di servizio con lo Stato e le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009, pari a 839 milioni di euro. Nonostante tale situazione Trenitalia ha limitato l'assorbimento della cassa operativa a soli 84 milioni di euro, avendo beneficiato sia dell'incasso dei crediti IVA per 323 milioni di euro che degli effetti di una più rigorosa gestione della tesoreria. La società ha sostenuto esborsi conseguenti agli investimenti per circa 403 milioni di euro.

### RISORSE UMANE

La consistenza del personale della società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 42.174 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	<i>N. di unità</i>			
	<b>Addetti</b>	<b>Quadri</b>	<b>Dirigenti</b>	<b>Totale</b>
<b>Consistenza al 31.12.2008</b>	<b>41.718</b>	<b>5.611</b>	<b>357</b>	<b>47.686</b>
Incrementi	105	82	12	199
Decrementi	(4.950)	(725)	(36)	(5.711)
<b>Consistenza al 31.12.2009</b>	<b>36.873</b>	<b>4.968</b>	<b>333</b>	<b>42.174</b>

Nota: Gli incrementi e i decrementi comprendono le promozioni da addetto a quadro e da quadro a dirigente

Il complessivo decremento registratosi nell'anno comprende il passaggio di 2.611 addetti della direzione regionale Lombardia alla società TLN s.r.l. a seguito dell'affitto del ramo d'azienda di cui si è detto precedentemente, comprende inoltre le altre ordinarie cessazioni di rapporto di lavoro. Il saldo al 31 dicembre è pari a 44.759 unità se si considerano anche le risorse appartenenti al ramo affittato al TLN.

Le assunzioni hanno riguardato, escludendo i passaggi intersocietari, personale addetto direttamente all'espletamento dell'esercizio ferroviario da impiegare, prevalentemente, nelle attività di manutenzione.

A metà maggio 2009 è stato formalmente sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Protocollo d'intesa, tra Federtrasporto, Asstra. Anav e le Organizzazioni sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie, Orsa e Faisa/Cisal, per l'avvio del negoziato per la definizione di un nuovo CCNL unico della Mobilità, che ha consentito di sbloccare il confronto in corso sulle questioni aziendali aperte, favorendo la sottoscrizione degli accordi del 15 maggio, di notevole rilevanza per il rilancio competitivo del Gruppo. In particolare, con tali accordi, è stata raggiunta l'intesa per innovare e rendere effettivamente operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" ex lege 449/97 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 conseguente alle innovazioni tecnologiche ed al complessivo efficientamento della macchina produttiva, nonché per governare l'imponente *turn-over* che nel periodo 2010-2013 interesserà le Società del Gruppo.

Il Fondo infatti consentirà - attraverso la sua componente ordinaria - di attuare i necessari percorsi di riconversione e riqualificazione del personale e - tramite la componente straordinaria - di accompagnare alla pensione, favorendo in via prioritaria la volontarietà, i lavoratori cui manchino fino a 48 mesi per il raggiungimento della finestra pensionistica, a valle di una procedura sindacale, originata da specifici progetti aziendali di livello territoriale.

A seguito della definizione con le Organizzazioni sindacali della nuova regolamentazione del Fondo, sono stati sviluppati ed implementati con INPS ed i competenti Dicasteri i necessari contatti ed approfondimenti al fine di consentire nei tempi più stretti possibili l'attivazione delle prestazioni.

### ***Attività formative Trenitalia 2009***

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 2009, che ha generato complessivamente 162.703 gg/uomo, ha avuto come obiettivi principali, in coerenza con il piano industriale 2007-2011 l'aggiornamento delle conoscenze tecnico-professionali, la consapevolezza del ruolo in ottica di "equipaggio" del personale AV e l'ottimizzare dei processi manutentivi.

Per quanto riguarda gli ambiti di intervento, l'offerta formativa si è focalizzata su:

- Formazione istituzionale (765 gg/uomo): formazione attraverso la quale la società presenta sé stessa ai fini dell'ingresso nel Gruppo FS dei neolaureati, dei neoassunti professionalizzati e dei Capi Servizio Treno in apprendistato.
- Formazione manageriale (18.211 gg/uomo): 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 (143.627 gg/uomo,): 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***

Nel corso del 2009, le attività inerenti la sicurezza sul lavoro hanno toccato, in via prevalente le seguenti aree di attività:

- la formazione, che ha coinvolto tutti i Datori di Lavoro ed i loro delegati, per l'aggiornamento sulle novità legislative ed aziendali in materia di sicurezza del lavoro con particolare riguardo al T.U. D.lgs. 81/08. Inoltre, è stato dato avvio al progetto che prevede la predisposizione del "kit formativo" ad uso degli RSPP dell'Azienda per la successiva formazione dei preposti in materia di sicurezza;
- è stato dato avvio alla campagna Sicurezza 2009-2010 con l'iniziativa del concorso "Vinci in Sicurezza" che vede coinvolti 50 impianti. Sono stati stampati e distribuiti agli impianti i cartelloni "Andamento infortunistico" utili al monitoraggio delle prestazioni infortunistiche;
- è stato avviato il progetto "Agenda Sicurezza", che prevede la realizzazione sulla intranet di uno "spazio" destinato all'archiviazione per consultazione delle normative di riferimento, delle informazioni relative agli specifici fattori di rischio connessi alle principali attività svolte in azienda e del relativo materiale didattico per l'autoformazione del personale interessato;
- le attività ispettive sono state svolte attraverso 83 verifiche di conformità e 17 di sistema presso impianti certificati, coinvolgendo nella partecipazione 63 risorse tra Auditor e Team Leader del Gruppo. Nello stesso periodo è continuata l'attività di monitoraggio delle azioni correttive relative alle non conformità di legge rilevate nel corso delle attività di verifica ed è proseguita la verifica relativa alla corretta organizzazione del primo soccorso a bordo treno ai sensi del Decreto legislativo 388/2003;
- è proseguito l'aggiornamento della Banca Dati Sicurezza sul Lavoro per una più completa integrazione dei sistemi aziendali.

Si segnala che nel corso del 2009 si è registrata una flessione del numero degli infortuni sul lavoro rispetto all'anno precedente, come rappresentato nella tabella seguente. Purtroppo il 19 dicembre 2009 si è verificato un infortunio mortale connesso alle attività lavorative, mentre l'altro infortunio mortale indicato si riferisce ad un incidente in itinere.

Tipologia	2009	2008	Differenze
numero infortuni	2.507	2.744	(237)
numero infortuni mortali	2	1	1

## POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

### Ambiente

In questo ambito le attività svolte da Trenitalia nell'anno 2009 hanno riguardato i temi sotto riportati:

- In merito alle opportunità di riduzione dei consumi energetici è proseguita, con esito positivo, l'attività assegnata a Trenitalia relativamente ai progetti europei RailEnergy e Trainer. In tale ambito è stato progettato e sviluppato uno strumento in grado di ottimizzare l'orario ferroviario e di supportare i macchinisti nella guida efficiente con conseguente riduzione dei consumi energetici. Sono state inoltre avviate specifiche azioni nella gestione delle centrali termiche. Infatti un'attenta gestione degli impianti può contribuire a migliorare il bilancio energetico impiegato, nonché a ridurre i rischi legati alla sicurezza sui luoghi di lavoro e mitigare al contempo le emissioni nocive relative all'inquinamento ambientale.
- E' proseguita l'attività istituzionale nei confronti degli Enti/Istituzioni esterne alla Società e nel mese di aprile, nell'ambito dell'*Emission Trading System* sono state restituite al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un numero di diritti pari a 29.608 quote di CO2. Rispetto a quanto previsto ed autorizzato dalle competenti Autorità la Società ha ridotto le sue emissioni del 6%. Sono stati forniti alle Regione, che hanno istituito l'inventario regionale delle emissioni, i dati relativi alle emissioni legate all'esercizio ferroviario delle linee non elettrificate e degli impianti ferroviari correlati. Agli impianti Trenitalia sono state rinnovate tutte le autorizzazioni alle emissioni di gas ad effetto serra per il periodo 2008-2012.
- Relativamente allo studio dei campi elettromagnetici a bordo rotabili, sono continuate le attività del progetto con il CNR finalizzato alla definizione dei valori limite di esposizione a bordo rotabili. Il progetto – concluso per il primo livello di approfondimento - si è sviluppato attraverso l'analisi preliminare dei dati, il loro riprocessamento e la valutazione della densità di

corrente indotta sul corpo umano: questa è risultata significativamente al di sotto dei valori normati. Nel corso dell'anno è stato aggiornato il metodo di ricerca con i nuovi dettami normativi al fine di pervenire ad interpretazioni corrette della normativa tecnica di settore.

- Nel corso dell'anno 2009 è proseguita l'analisi e lo studio delle sostanze emesse dai materiali frenanti (progetto BRAKING - UIC) per valutare i possibili effetti sulla salute dell'uomo e sono in programma l'effettuazione dei controlli ambientali all'interno delle carrozze. Inoltre è anche proseguito il vasto programma di monitoraggio e controllo della acque a bordo treno con l'attuazione di interventi di bonifica tendenti a ridurre il rischio biologico.
- L'Osservatorio Normativo, istituito con la finalità di monitorare e recepire i provvedimenti normativi legiferati in ambito comunitario, nazionale e regionale, ha proseguito la sua attività e sono stati effettuati, nel corso dell'anno, incontri specifici sul tema ambientale. Le eventuali cogenze, dovute a provvedimenti normativi legiferati, sono state portate all'attenzione dei Datori di Lavoro. E' stata inoltre mantenuta costantemente aggiornata l'Area Ambiente dell'intranet aziendale.

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

Il 2009 ha confermato le positive performance di sicurezza di esercizio aziendali. La frequenza degli incidenti "tipici UIC" è scesa a 10 a fronte dei 19 registrati nel 2008. Tuttavia le conseguenze dovute agli eventi del periodo di riferimento sono state particolarmente significative, per via del grave incidente avvenuto nella stazione di Viareggio il 29 giugno di cui si è già detto nei paragrafi precedenti.

L'impegno aziendale per la sicurezza ha interessato nel 2009 diversi ambiti di intervento: numerose infatti le azioni in campo tecnologico e organizzativo inserite nel Piano annuale della Sicurezza, strumento operativo di attuazione e controllo di progetti finalizzati al mantenimento o miglioramento delle prestazioni relative alla sicurezza dell'esercizio.

Nel 2009 si è altresì completato il processo di Revisione del Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio (SGSE), avviato nel 2008 su mandato di ANSF. Si è proceduto ad un riesame complessivo del SGSE che ha portato all'individuazione di diverse misure organizzative, il cui sviluppo e realizzazione ha occupato un arco temporale di circa un anno.

Partendo dall'analisi della struttura organizzativa del SGSE in essere, dei processi e delle realtà territoriali, sono stati definiti ed attuati i seguenti interventi:

1. emanazione della Policy aziendale di sicurezza di esercizio;
2. adozione di un nuovo Modello di Funzionamento (Mdf) del SGSE;
3. revisione del Manuale del SGSE;



4. redazione di 10 nuove procedure atte a completare, insieme alle oltre 50 procedure già esistenti, il corpus procedurale del SGSE.

La Policy testimonia gli impegni assunti da Trenitalia in materia di sicurezza di esercizio.

Il principio di base della policy è che la sicurezza dell'esercizio, fondamento vincolante e fondamentale di tutte le attività aziendali, è assicurata principalmente dalla conformità agli standard e alle norme cogenti esterne. 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 nuovo MdF, definito secondo un metodo orientato al censimento delle principali NC e al conseguente tempestivo avvio di opportune azioni correttive, prevede l'articolazione del SGSE, unico per tutta l'azienda, su 3 livelli organizzativi (direzionale, divisionale o di business, di base), focalizzati ciascuno su uno specifico ambito di responsabilità. Ogni livello, nell'ambito del quale operano "figure SGSE" preposte, alimenta il proprio ciclo di gestione raccordandosi opportunamente con gli altri.

Novità principale del nuovo MdF è il coinvolgimento diretto delle strutture territoriali nei processi di miglioramento continuo propri del SGSE, attraverso la individuazione di strutture SGS dedicate a presidio delle diverse aree geografiche.

Il processo si basa sulla segnalazione e la registrazione sui sistemi aziendali degli eventi e dei fenomeni rilevanti da parte delle strutture operative responsabili dei processi di esercizio (Responsabili Impianti di Condotta, Bordo, Accompagnamento, Manovra e Formazione Treni, Verifica, Manutenzione) e coinvolge direttamente le linee di business e gli attori dei processi operativi sul territorio.

Il SGSE, il suo nuovo MdF, le responsabilità ed i ruoli delle figure coinvolte nell'attuazione del sistema, sono stati descritti nel nuovo Manuale del SGSE, impostato secondo un approccio coerente con i principi della Qualità (in conformità alla UNI EN ISO 9001:2008).

Oltre al Manuale, i lavori sviluppati nel corso del 2009 hanno interessato lo sviluppo di procedure che riguardano i maggiori processi industriali e di produzione.

Contestualmente, è proseguita l'attività di elaborazione delle Disposizioni relative alla sicurezza di esercizio (Disposizioni Esercizio Impresa Ferroviaria - DEIF) e delle Prescrizioni (Prescrizioni Esercizio Impresa Ferroviaria - PEIF) per la gestione di fattispecie particolari di sicurezza.

***La sicurezza a bordo treno***

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

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

***La Qualità***

Nel corso del 2009 è proseguito il progetto per la diffusione della certificazione dei Sistemi di Gestione per la qualità (ISO 9001) in tutti i perimetri organizzativi significativi della produzione, del commerciale, della manutenzione.

La Certificazione, in quanto rilasciata da un soggetto indipendente a seguito di un'attenta verifica del suo pieno funzionamento operativo costituisce un'ulteriore garanzia di validità del Sistema stesso. Il successivo mantenimento è naturalmente correlato alla capacità del Sistema di assicurare nel tempo la tracciabilità degli obiettivi aziendali, il loro raggiungimento e il costante miglioramento.

Sul fronte della Qualità di Prodotto, nel 2009 sono stati processati circa 130 Piani della Qualità relativi a forniture di prodotti critici e complessi, è proseguito lo sviluppo del sistema informativo Qualità Integrato a supporto dei processi di gestione e distribuzione documentazione SGQ, delle attività di monitoraggio e di controllo SGQ e dei relativi audit.

Nel corso del 2009 la società ha conseguito numerose certificazioni di qualità tra le quali si segnala per il trasporto regionale la certificazione delle strutture commerciali delle regioni e della sede centrale, le strutture di manutenzione corrente delle regioni e della sede. Per quanto attiene alla Divisione passeggeri hanno ottenuto la certificazione di qualità gli impianti di manutenzione corrente Freccia Rossa e Freccia Argento di Milano, Roma e Napoli. La Divisione cargo ha ottenuto le certificazioni dei processi di vendita di progettazione e programmazione del servizio e di condotta del presidio di Ancona, dell'impianto di condotta di Ancona, dell'officina di Genova, e degli impianti primari di Udine e Bari. La Divisione Tecnica ha invece ottenuto la certificazione dell'officina di Verona-Linea ciclica loco e staff, delle strutture ingegneria impianti e manutenzione e degli acquisti industriali. Ha inoltre acquisito i certificati di qualità per gli impianti di Foligno (OMC Loco), Rimini (OMC Loco), Vicenza (ETR e ML), Bologna (ETR e ML OMC), Foggia (ETR e ML OMC), Napoli (Carrozze OMC), Voghera (Carrozze OMC) e Firenze (carrozze OMC).

## INVESTIMENTI

L'ammontare degli incrementi relativi agli investimenti effettuati nel corso dell' anno 2009 è pari a circa 1.007 milioni di euro (di cui interventi di manutenzione di secondo livello 314 milioni di euro) il cui dettaglio, confrontato con gli analoghi valori del 2008, è riportato nella tabella seguente:

Nel corso del 2009 la società ha dato avvio ad un significativo piano investimenti per oltre 2,6 miliardi di euro, nel corso del 2010 verranno avviati nuovi progetti a completamento dell'insieme degli investimenti previsti sia sul settore Passeggeri, sia del trasporto regionale per 1 miliardi di euro. Gli investimenti complessivi per circa 3,6 miliardi di euro andranno a coprire gli acquisti dei nuovi treni AV e le esigenze del trasporto regionale così come previsto dai nuovi contratti di servizio.

	2009	2008	(importi in milioni di euro)	
			Differenze	
			Assolute	%
Acquisto	322	193	129	67%
Revamping	104	246	(142)	-58%
<b>Materiale Rotabile</b>	<b>426</b>	<b>439</b>	<b>(13)</b>	<b>-3%</b>
Tecnologie di bordo	139	140	(1)	-1%
Ricerca & Sviluppo	1	1	0	0%
Impianti & Altro	86	47	39	83%
Informatica	41	23	18	78%
<b>TOTALE</b>	<b>693</b>	<b>650</b>	<b>43</b>	<b>7%</b>
Manutenzione 2° livello	314	244	70	29%

Rispetto allo stesso periodo del 2008 si evidenzia un significativo incremento dei progetti relativi agli acquisti di nuovo materiale e una corrispondente contrazione delle attività di revamping sui mezzi già in esercizio a seguito del completamento di alcuni progetti; gli investimenti dedicati agli impianti di manutenzione crescono significativamente per effetto dell'acquisizione delle attrezzature e impianti specifici dell'impianto di Napoli.

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

	2009	2008	<i>(Importi in milioni di euro)</i>	
			Differenze	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri N/I	235	197	38	19%
Divisione Passeggeri Regionale	231	229	2	1%
Divisione Cargo	33	32	1	3%
Direzione Tecnica Acquisti Industriali	31	31	0	0%
Direzione Ingegneria Sicurezza e Qualità di Sistemi	142	142	0	0%
Direzione Sistemi	9	8	1	13%
Staff	12	11	1	9%
<b>TOTALE</b>	<b>693</b>	<b>650</b>	<b>43</b>	<b>7%</b>
Manutenzione 2° livello	314	244	70	29%

Nel dicembre 2009, con l'attivazione delle nuove tratte Firenze – Bologna, Milano – Novara, è stata messa a disposizione dell'esercizio commerciale l'intera infrastruttura Alta Velocità Torino – Salerno. E' stata ridefinita, in termini di prodotto, l'offerta del segmento mercato del trasporto a lunga percorrenza suddividendo il materiale rotabile in Frecciarossa, per treni che viaggiano su tratte completamente AV, Frecciargento per treni che viaggiano sia su linee AV che su linee tradizionali e Frecciabianca per treni che viaggiano esclusivamente su linee tradizionali.

Sui convogli ETR 500, prodotto Frecciarossa sono proseguite le attività relative all'adeguamento al servizio commerciale AV e all'implementazione dei servizi di informazione a bordo per la clientela.

Sono stati consegnati 11 convogli ETR 600 "Tilting" ad assetto variabile da destinare al prodotto Frecciargento per il quale è proseguito il completamento degli interventi di politensionamento della flotta ETR 480 per consentirne l'utilizzazione sulle nuove linee AV.

A seguito della chiusura del servizio da parte della Società Cisalpino sono stati inoltre acquisiti 5 (cinque) convogli ETR 470 che, insieme alle carrozze e loco E 414 ristrutturati e adeguati per la flotta Eurostar City, saranno utilizzati per l'offerta Frecciabianca.

La Divisione Passeggeri Regionale ha proseguito il programma di sviluppo basato sugli investimenti relativi al rinnovo della flotta. Durante il 2009, oltre al progetto già in corso per l'acquisto di 150 locomotive E 464, è stata avviata una nuova commessa per l'acquisto di ulteriori 100 loco della stessa serie più 50 opzioni, che porterà ad avere una flotta di locomotive omogenee superiore a 600 unità da destinare alle esigenze del trasporto a media e breve distanza. E' stato avviato l'acquisto di altre 350 carrozze Doppio Piano per proseguire l'ampliamento della flotta dei convogli a 2 piani oltre a 250 opzioni.

Nelle attività di revamping, mentre proseguono gli interventi di riqualificazione per l'ampliamento dei convogli TAF e la ristrutturazione di circa 2.300 carrozze Media Distanza, è stata avviata la ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato, con l'obiettivo di rinnovare gli allestimenti interni e installare sistemi di climatizzazione.

Nel corso dell'anno, sono proseguite le attività relative alle tecnologie di bordo. In particolare, sono in corso di completamento gli interventi relativi alle installazioni delle apparecchiature SCMT/STB (Sistema Controllo Marcia Treno) e proseguono le attività di certificazione e omologazione delle installazioni relative alle apparecchiature del Sistema di Supporto alla Condotta – SSC BL3.

Si riportano qui di seguito il numero di mezzi acquistati e quelli sottoposti ai principali interventi di revamping:

	Nuovo materiale	Revamping
	n. mezzi	n. mezzi
<b>Locomotive</b>	<b>55</b>	<b>38</b>
Nazionale ed Internazionale		14
Regionale	55	7
Logistica		17
<b>Carrozze/Carri</b>	<b>195</b>	<b>1.280</b>
Nazionale ed Internazionale		
•ES*City		45
•Notte		41
Regionale		
•mezzi leggeri		100
•Piano ribassato		901
•Vivalto	25	
Cargo		
•Carri	170	193
<b>Convogli</b>	<b>16</b>	<b>24</b>
Nazionale ed Internazionale		
•BTR 600 - TILTING	11	4
• ETR 470	5	
•ETR 480 Plt		4
Regionale		
•Treni TAF		16

Nell'ambito della tipologia “impianti” sono proseguite le attività di investimento con l'obiettivo di ottimizzazione del reticolo manutentivo, attraverso la riorganizzazione, il potenziamento e la ristrutturazione tecnologica degli impianti di manutenzione delle Divisioni Commerciali e delle Officine Grandi Riparazioni. Le attività svolte hanno riguardato

principalmente IMC ETR Napoli, IMC Milano Greco, IMC OMAV Roma San Lorenzo, , OGR Foggia, IDP Milano Firenze, OGR Osmannoro.

Gli interventi per investimenti sui sistemi informativi (progetti di **ITC**) sono destinati alla definizione di sistemi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e alla gestione e al monitoraggio degli asset, alla razionalizzazione ed all'efficientamento dei canali di vendita, allo sviluppo dei sistemi architettonici e dei sistemi integrati per l'informazione alla Clientela.

In particolare, nel corso del 2009 sono stati avviati alcuni progetti di particolare rilevanza quali la nuova piattaforma commerciale integrata per trasporto passeggeri, un sistema per l'ottimizzazione dei turni del personale viaggiante e il sistema informativo per la gestione del traffico merci e del ciclo attivo relativo.

Infine, nell'ambito dei progetti di **Ricerca e Sviluppo**, proseguono le attività relative ai simulatori di guida, Sistemi di Diagnostica Innovativa, Aerodinamica Profili AV e Interazione Ruota-Rotaia.

## LA FLOTTA TRENITALIA

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuati nel corso del 2009, risulta così composta:

<b>Categoria</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Numero unità</b>
trainante	Locomotive Elettriche	1.790
trainante	Locomotive Diesel	323
<b>Totale trainante</b>		<b>2.113</b>
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	965
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	679
<b>Totale mezzi leggeri</b>		<b>1.644</b>
complessi	TAF	99
complessi	Treni Minuetto	200
complessi	Elettrotreni	113
	di cui ETR 500	59
<b>Totale complessi</b>		<b>412</b>
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	836
<b>Totale manovra</b>		<b>836</b>
trainato	Carrozze Viaggiatori	7.487
trainato	Carri veicoli auto e altro	185
trainato	Carri	30.319
<b>Totale trainato</b>		<b>37.991</b>
<b>TOTALE MEZZI</b>		<b>42.996</b>

**OPERAZIONI SOCIETARIE DEL 2009**

In data 7 settembre il CdA di Trenitalia ha deliberato l'operazione di scissione parziale da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di Trenitalia S.p.A. mediante assegnazione a quest'ultima di n. 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di n. 20 porzioni di aree complementari rispetto agli impianti già nella titolarità giuridica o disponibilità di Trenitalia, con i relativi impianti fissi e beni mobili. Tale operazione oltre a consentire una maggiore capitalizzazione della società, porterà a compimento il disegno, già avviato nel 2007, di dotare il gestore del trasporto degli assets industriali strettamente correlati e necessari all'esercizio della sua attività

Essa trae origine da quanto indicato nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009 inerente indirizzi e criteri per le modalità di accesso agli impianti e scali merci della rete ferroviaria nazionale. L'atto di scissione, stipulato in data 10 dicembre e con efficacia giuridica a partire dal 31 dicembre 2009, ha consentito una ricapitalizzazione della società Trenitalia con un aumento del Capitale Sociale di Trenitalia euro 621.106.000.

La scissione ha riguardato le seguenti poste patrimoniali:

<i>(importi in euro)</i>			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione contabile Trenitalia 31.12.2009 ante scissione	Variazioni da scissione RFI	Situazione contabile Trenitalia 31.12.2009 post scissione
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	141.210.114		141.210.114
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	870.696.799	539.812.369	1.410.509.168
2) Materiale rotabile ed imp.industriali	7.187.602.119	72.752.072	7.260.354.191
3) Attrezzature industriali e commerciali	69.807.363		69.807.363
4) Altri beni	50.424.023		50.424.023
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	588.713.589	22.775.376	611.488.965
	8.767.243.893	635.339.817	9.402.583.710
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	87.925.187		87.925.187
	<b>8.996.379.194</b>	<b>635.339.817</b>	<b>9.631.719.011</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>			
I. RIMANENZE	701.759.103		701.759.103
II. CREDITI	2.312.031.086		2.312.031.086
III. ATTIVITA' FINANZ. CHE NON COST. IMMOB	281.582		281.582
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	37.783.714		37.783.714
	<b>3.051.855.485</b>	<b>0</b>	<b>3.051.855.485</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>			
II. Altri ratei e risconti	7.978.220		7.978.220
	<b>7.978.220</b>	<b>0</b>	<b>7.978.220</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>12.056.212.899</b>	<b>635.339.817</b>	<b>12.691.552.716</b>



TRENITALIA S.p.A

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione contabile Trenitalia 31.12.2009 ante scissione	Variazioni da scissione RFI	Situazione contabile Trenitalia 31.12.2009 post scissione
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>			
I. CAPITALE	1.033.358.000	621.106.000	1.654.464.000
VII. ALTRE RISERVE			
4. Riserva di rivalutazione ex art.15 D.L.185/2008	177.084.324		177.084.324
Totale capitale sociale e riserve	1.210.442.324	621.106.000	1.831.548.324
VII UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(41.589.921)	-	(41.589.921)
IX UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	19.641.251		19.641.251
<b>Totale A) Patrimonio Netto</b>	<b>1.188.493.654</b>	<b>621.106.000</b>	<b>1.809.599.654</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>	<b>641.048.554</b>		<b>641.048.554</b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</b>	<b>1.348.578.354</b>		<b>1.348.578.354</b>
<b>D) DEBITI</b>			
3) Debiti verso soci per finanziamenti	3.292.400.000		3.292.400.000
4) Debiti verso banche	2.325.000.000		2.325.000.000
6) Acconti	29.335.144		29.335.144
7) Debiti verso fornitori	810.382.303		810.382.303
9) Debiti verso imprese controllate	210.634.261		210.634.261
10) Debiti verso imprese collegate	5.665.736		5.665.736
11) Debiti verso controllanti	769.350.681		769.350.681
12) Debiti tributari	88.375.775		88.375.775
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza soc	141.940.558		141.940.558
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate:	963.126.152	14.233.817	977.359.969
b) verso altri	210.237.929		210.237.929
Totale 14)	1.173.364.081	14.233.817	1.187.597.898
<b>Totale D) Debiti</b>	<b>8.846.448.539</b>	<b>14.233.817</b>	<b>8.860.682.356</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>			
II. Altri ratei e risconti	31.643.798		31.643.798
<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>31.643.798</b>	<b>0</b>	<b>31.643.798</b>
<b>TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>12.056.212.899</b>	<b>635.339.817</b>	<b>12.691.552.716</b>

## FATTORI DI RISCHIO

### RISCHI FINANZIARI

Per quanto riguarda l'informativa richiesta dall'art. 2428, comma 2, punto 6 bis del codice civile riguardo alla gestione dei rischi finanziari, come per il 2008, anche nel 2009 è proseguita la gestione accentrata a livello di Capogruppo.

La strategia definita è la seguente:

- Copertura fino al 50% del debito a medio-lungo termine attraverso strumenti derivati su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;
- Copertura del rimanente debito con operazioni a più breve termine. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'Euribor limitatamente all'arco temporale di competenza riconducibile quasi interamente all'esercizio 2010..

L'obiettivo della complessiva strategia consiste nella predeterminazione di una parte significativa degli oneri finanziari prospettici, in coerenza con l'orizzonte temporale espresso dalla struttura del portafoglio di debito, il quale a sua volta deve essere correlato con la struttura e la composizione degli asset e dei futuri cash flow.

A tale scopo è stata prevista una operatività attraverso strumenti derivati tradizionali e ove opportuno di tipo strutturato.

Al 31 dicembre 2009 sono stati utilizzati esclusivamente Interest Rate Swap e Interest Rate Collar per la copertura di medio-lungo termine mentre per le coperture di breve termine sono stati utilizzati Forward Rate Agreement, Interest Rate Swap, Interest Rate Cap ed Interest Rate Collar, in funzione degli esercizi su cui tali coperture insistono e della durata delle stesse.

Gli strumenti finanziari derivati sono definiti in modo tale da massimizzare la correlazione tecnico-finanziaria con le passività coperte in termini di ammontare nozionale e tasso di interesse sottostante e, ove possibile, è preferito il "mirroring" dell'operazione oggetto di copertura. Si sottolinea che tutti i derivati negoziati fino al 31 dicembre 2009 replicano il debito sottostante oggetto di copertura.

Accanto alla definizione della politica di "interest rate risk management", è stata definita per Trenitalia la connessa policy del "Credit risk" associata all'operatività in derivati assumendo che nessuna controparte possa avere posizioni superiori al 15% del valore nozionale del debito oggetto di copertura e che il rating minimo, al momento della stipula, sia almeno pari ad "A-".

A 31 dicembre 2009, Trenitalia ha in essere 14 ISDA Master Agreement con primari istituti nazionali ed internazionali in possesso dello standing creditizio richiesto ed ha operato nei

limiti di concentrazione sopraccitati. In pari data nessuna controparte ha in essere un valore nozionale dei derivati di medio-lungo termine pari a più del 15% del portafoglio di debito oggetto di copertura.

Coperture di Lungo Termine: Al 31 dicembre 2009 Trenitalia risulta aver stipulato, per il tramite della Capogruppo, 26 operazioni di Interest Rate Swap e 11 operazioni di Interest Rate Collar.

Tutti i contratti di Interest Rate Collar conclusi prevedono il pagamento di un premio semestrale pari allo 0,25% (base act/360) del valore nominale in essere.

A fine esercizio, il valore nominale complessivo del portafoglio derivati di medio/lungo termine conclusi fino al 31 dicembre 2009 è di Euro 2.504,6 milioni, di cui Euro 1.674,6 milioni per Interest Rate Swap e Euro 830 milioni per Interest Rate Collar.

Il Valore al Mercato del complessivo portafoglio derivati di medio/lungo termine su tasso di interesse è negativo per Trenitalia per euro 140,09 milioni, di cui Euro 100,72 milioni riferibili agli Interest Rate Swap ed Euro 39,37 milioni agli Interest Rate Collar.

Coperture di Breve Termine: Nel corso del 2009 sono state stipulate 20 operazioni di Interest Rate Swap della durata di un anno. Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di bloccare il costo di una parte del debito indicizzato all'Euribor pari a Euro 2.947,8 milioni (circa il 50% del debito totale) limitatamente all'arco temporale di competenza riconducibile quasi interamente all'esercizio 2010 e le stesse operazioni risultano completate ad un tasso fisso medio del 1,689%.

Il Valore al Mercato del portafoglio di Interest Rate Swap di breve termine, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, è negativo per Trenitalia per euro 12,61 milioni.

Nel corso del secondo semestre del 2009, poi, sono state stipulate ulteriori diciannove operazioni di copertura ognuna della quali della durata di tre anni. Gli strumenti di copertura utilizzati consistono in Interest Rate Swap, Interest Rate Cap ed Interest Rate Collar.

Tali strumenti derivati sono stati posti in essere con la finalità di limitare la variabilità degli interessi di competenza del periodo 2011-2013 limitatamente alla quota del debito non coperta per l'intera vita residua.

A fine esercizio il valore nozionale delle coperture effettuate ammonta a circa i 2/3 del target ed è pari a Euro 1.982,6 milioni ed il relativo valore al mercato è negativo per Trenitalia per euro 6,84 milioni.

## RISCHI DI MERCATO

Il trasporto passeggeri è condizionato dai livelli di consumo e 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, il completo

avvio delle linee di Alta Velocità, avvenuto a fine 2009, permetteranno al settore ferroviario di competere con le altre modalità di trasporto (aereo-auto) in modo determinante anche attraverso l'ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Il fattore critico di successo in questo segmento di mercato sarà sempre più la qualità del servizio offerto. Per questo la società ha avviato importanti azioni che gli possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti. Sul settore del Trasporto Regionale i nuovi contratti di servizio con le Regioni, della durata di 6 anni più 6, consentono di programmare, sulla base di risorse certe, i programmi di produzione e gli eventuali investimenti in nuovo materiale rotabile. E' del tutto evidente che solo l'intervento finanziario del committente dei servizi regionali potrà consentire un aumento sostanziale del servizio attraverso l'incremento dell'offerta laddove oggi sono evidenti le maggiori criticità per il sovraffollamento dei treni, in particolare nelle ore di punta nei grandi nodi metropolitani.

E' da ricordare poi la possibilità che le Regioni possano ricorrere a gare pubbliche per la produzione dei servizi su aree riferite all'intera regione o per lotti significativi. I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo dove ad una esigenza di ristrutturazione della sua organizzazione si sta palesando una severa contrazione del mercato. Le rigidità nell'utilizzo delle risorse umane, poi, rende ancor più fragile la possibilità di competizione con altri operatori, in secondo luogo il trattamento di favore del settore gomma determina, di fatto, una ulteriore difficile capacità di competizione.

I costi della produzione sono influenzati poi da alcuni fattori difficilmente controllabili, si cita in merito il costo dei carburanti che rappresentano un significativo ammontare ed i costi dell'energia per trazione il cui utilizzo è oramai ampiamente superiore alla fascia di garanzia e quindi soggetta alle oscillazioni di mercato.

## RISCHI OPERATIVI

Trenitalia opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. 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. Diverse problematiche sono state rilevate in 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 di Trenitalia del rotabile.

Un ulteriore rischio potrebbe derivare dal cambio appalto dei servizi di pulizia che genera difficoltà operative con possibili impatti sulla qualità del servizio. Per mitigare questo rischio

sono state definite nuove procedure operative di intervento per dare alle strutture sul territorio la possibilità di intervenire rapidamente ed in autonomia con azioni correttive.

#### RISCHI LEGALI E CONTRATTUALI

I rischi legali derivano, dal contenzioso 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.

## **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 nuovo Piano Industriale 2007-2011 del Gruppo Ferrovie dello Stato, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

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.

Nella tabella che segue sono sinteticamente riportati i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, collegate, controllanti, altre imprese consociate, collegate di proprie controllate dirette ed indirette e con le parti correlate. Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le società che sono sottoposte alla medesima attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate	Commerciali e diversi:	Commerciali e diversi:
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Attività formazione Cariche sociali Distacco di personale	Servizi di manovra Trasporto e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
Ferport S.r.l. in liquidazione	Attività formazione Cariche sociali	Servizi di manovra Manutenzione materiale rotabile
Ferport Napoli S.r.l.	Cariche sociali	Servizi di manovra
Trenitalia Logistik France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Monitoraggio treni tmf
Cisalpino AG	Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile Trasp.dip.per viaggi di servizio Vendita biglietteria Cariche sociali	affitto magazzino Nolo materiale rotabile
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Distacco di personale Cariche sociali	Contratti di sous traitance Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
	<b>Finanziari:</b> Interessi attivi	
Trenitalia Le Nord	Affitto ramo d'azienda Distacco di personale	
<b>Imprese collegate</b>		
FS Formazione S.p.A.		Corsi di formazione
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile Cariche sociali	Servizio Sous Traitance Servizi terminalizzazione trasp.ferr.
East Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Cariche sociali	
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci Cariche sociali	
Artesia S.a.s.		Servizio interna.le. treni notte Pedaggio altre ferrovie Servizi sostitutivi
Logistica SA	<b>Finanziari:</b> Interessi su prestiti	
Wisco S.p.A.	Affitto terreni Riaddebito utenze Cariche sociali	Trattamento depurazione acque
Tilo SA	Cariche sociali	Servizi di trasporto passeggeri locale
The Sixth S.r.l.		

<b>Controllanti</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>
Ferrovie dello Stato S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasp.gratuito titolari CLC (contributo) Servizi Club Eurostar Noleggio treni Distacco di personale Titoli di viaggio a richiesta  <b>Finanziari:</b> Interessi attivi su IVA di pool	Contratto di regia Distacco di personale Servizi informatici Comunicazione e Convegnistica Compensi organi sociali Canoni locazione immobili Canoni locaz. OMC/OMGR Licenza d'uso del Marchio <b>Finanziari:</b> c/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Fidejussioni
<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Servizio manovra Ingegneria della manutenzione Trasp.gratuito titolari CLC (contributo) Distacco di personale	Energia elettrica per trazione treni Gestione terminali merci Servizio di manovra Pedaggio Servizio di traghettamento Servizi accessori per la circolazione Servizio di pulizia Manut. e riparazioni beni immobili Personale distaccato Servizi Polfer Manutenzione e ripar.beni immobili Prestazioni sanitarie Canoni di locazione immobili Stampa orario ufficiale Utenze
Italcontainer S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Distacco di personale Cariche sociali	
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile Nolo rotabili Movimentazione container Cariche sociali	Terminalizz.trasp.ferroviario
Terminali Italia S.r.l.	Manutenz. materiale rotabile	Terminalizz.trasp.ferroviario
FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Locazioni diverse Cariche sociali Distacco di personale	Trasporti e spedizioni Servizi appaltati di stazione Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Noli materiale rotabile Locazioni aree
Nord Est Terminal S.p.A.		Servizi di manovra Servizi diversi su container
Italia Logistica S.r.l.	Servizio trasporto merci Cariche sociali Distacco di personale	Servizi terminalizzazione
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasporto gratuito titolari CLC (contributo) Cariche sociali Rimborso costi comuni di gestione	Amministrazione del personale Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Servizi per la formazione Gest. e svil.sistema Gest/Economico Building management Servizi acquisti di gruppo
Metropark S.p.A.	Gestione parcheggi	Convenzioni parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)		Canoni di locazione immobili Indennità mancata liberaz.immobili Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Cariche sociali Vendita biglietti ferroviari	Canoni di locazione immobili Oneri condominiali
Fercredit S.p.A. (b)	Cariche sociali	Valutazione clientela



segue

<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>
Italferr S.p.A. (b)	Trasp. dipendenti per viaggi di servizio Trasp. gratuito titolari CLC (contributo) Vendita biglietti ferroviari Distacco di personale	Prestazioni professionali
Sogin S.r.l. (b)	Cariche sociali	Autoservizi sostitutivi Servizio navetta trasp.personale
Sita S.p.A.	Cariche sociali	Autoservizi sostitutivi
FS Sistemi urbani S.r.l.		Canoni di locazione immobili
Tevere TPL S.r.l.	Cariche sociali	Personale distaccato
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	Collaudi	Attività sperimentali
<b>Collegate di controllate</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Cariche sociali	
Eurogateway S.r.l.	Cariche sociali	Movimentazione container
Padova Container Service S.r.l.		<b>Servizi terminalizzazione trasp.ferr.</b>
Friuli Terminal Gate S.p.A.	Servizio manovra	
<b>Altre parti correlate</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>	<b>Commerciali e diversi:</b>
Enel S.p.A.	Trasporto materiale	Illum.e forza motrice Utenze energia elettrica
Eni S.p.A.	Trasporto materiale	Gasolio per trazione
Ansaldo Breda S.p.A	Trasporto merci naz. Intern.le Nolo materiale rotabile Corrispett. eserc. binari di raccordo	Manutenzione materiale rotabile Acquisti materiali
Istituto Poligrafico dello Stato	Vendita biglietti ferroviari	
Poste Italiane S.p.A.		<b>Finanziari:</b> Linee di credito

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Nella tabella che segue è riportata la sintesi dei valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

## Rapporti commerciali e diversi

*(in migliaia di euro)*

Denominazione	31/12/2009				
	Crediti	Debiti	Acq. per investimenti	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>	<b>66.021</b>	<b>210.634</b>	<b>129</b>	<b>43.847</b>	<b>81.520</b>
Serfer S.r.l.	1.506	6.624	129	17.934	2.492
Ferport S.r.l.	44	1.709		5.194	50
Ferport Napoli S.r.l.	29	565		1.403	29
Trenitalia Logistic France S.a.s.	140	9		9	330
Gisalpino AG	20.129	69.639		4.653	39.849
Tx Logistik AG	6.559	4.849		13.819	7.891
Trenitalia Le Nord	37.614	127.239		835	30.879
<b>Imprese collegate</b>	<b>5.012</b>	<b>5.666</b>	<b>0</b>	<b>10.386</b>	<b>15.780</b>
Fs Formazione S.p.A.		476		650	13
Pol Rail S.r.l.	2.198	1.364		1.498	8.119
East Rail S.r.l.	91			6	355
Alpe Adria S.p.A.	2.369			23	6.317
Artesia S.a.s.	19	71		1.857	62
Wisco S.p.A.	328	1.865		6.171	909
Tilo SA	6	181		181	4
The Sixth S.r.l.	1	1.709		0	1
<b>Controllanti</b>	<b>88.230</b>	<b>46.359</b>	<b>0</b>	<b>53.532</b>	<b>1.651</b>
Ferrovie dello Stato S.p.A.	88.230	46.359		53.532	1.651

(segue)

Denominazione	31/12/2009		31/12/2009		
	Crediti	Debiti	Acq. per investimenti	Costi	Ricavi
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>168.888</b>	<b>977.360</b>	<b>38.017</b>	<b>1.307.960</b>	<b>265.223</b>
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	54.974	706.088	32.240	1.104.412	150.885
Italcontainer S.p.A.	17.250	1.076		137	19.081
SGT S.p.a.	5			0	34
Cemat S.p.A.	23.575	2.086		3.506	46.025
Terminali Italia S.r.l.	2	257		257	1
FS Logistica S.p.A.	46.370	11.235		22.450	37.138
Nord Est Terminal S.p.A.	(1)	61		50	
Italia Logistica S.r.l.	18.118	86		309	8.975
Ferservizi S.p.A.	294	40.563		102.235	971
Metropark S.p.A.	12	178		50	42
Grandi Stazioni S.p.A.	(2)	16.247		29.667	
Centostazioni S.p.A.	20	7.680		13.731	120
Fercredit S.p.A.	40	181.469		119	10
Italferr S.p.A.	680	112	5.777	136	719
Sap S.p.A.	83				
Sogin S.r.l.	69	9.299		29.980	219
Sita S.p.A.	5.613	249		283	69
FS Sistemi urbani S.r.l.		198		182	
Tevere TPL S.r.l.	9	19		37	9
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	1.777	457		419	925
<b>Collegate di controllate</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>
Sinter Inland terminal S.p.A.		5			5
Eurogateway S.r.l.		8			10
Padova Container Serv. S.r.l.					
Friuli Terminal Gate S.p.A.		2			2
<b>Altre parti correlate</b>	<b>1.929</b>	<b>46.433</b>	<b>32.003</b>	<b>60.679</b>	<b>5.825</b>
Enel S.p.A.	1.282	1.305		2.157	2.157
Eni S.p.A.	334	3.512		3.069	2.591
Finmeccanica (Ansaldo)	313	41.616	32.003	55.453	1.077
Istituto Poligrafico dello Stato	21	-			40
<b>TOTALE</b>	<b>330.095</b>	<b>1.286.452</b>	<b>70.149</b>	<b>1.476.404</b>	<b>370.016</b>

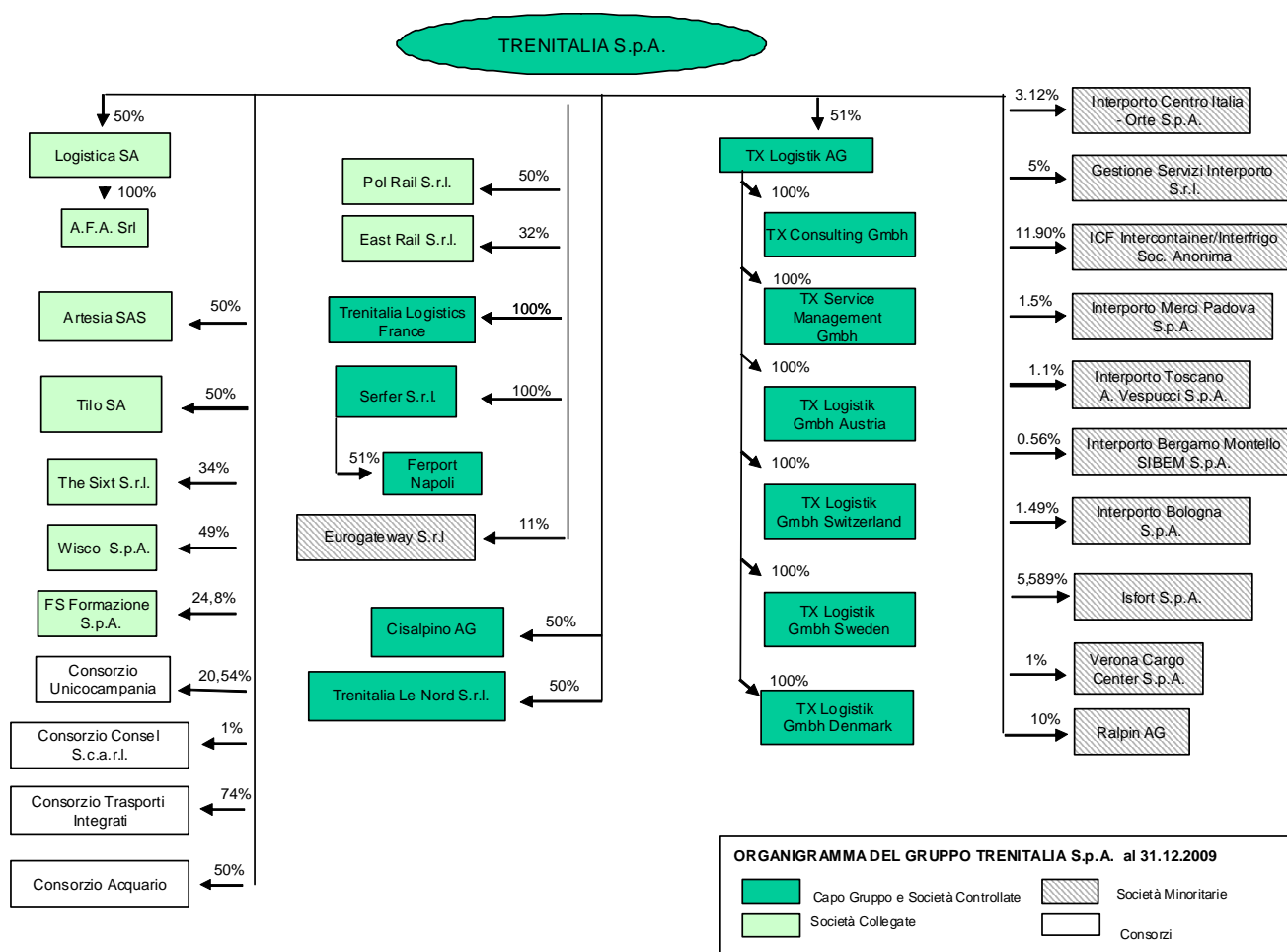
## Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	Crediti	Debiti	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>	<b>2.040</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7.511</b>
Tx Logistik AG	2.040			35
<b>Imprese collegate</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
Logistica SA	1.250			20
<b>Controllanti</b>	<b>0</b>	<b>4.050.328</b>	<b>82.664</b>	<b>813</b>
Ferrovie dello Stato S.p.A.		4.050.328	82.664	813
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3.313</b>
FS Logistica S.p.A.				365
Italcontainer S.p.A.				758
Cemat S.p.A.				1.374
Nord Est Terminal S.p.A			1	
Italia Logistica S.r.l.				816
<b>Altre parti correlate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>182</b>	<b>-</b>
Poste Italiane S.p.A.			182	
<b>TOTALE</b>	<b>3.290</b>	<b>4.050.328</b>	<b>82.665</b>	<b>11.657</b>

## IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2009, il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2009 il portafoglio partecipativo di Trenitalia, proseguendo nel progetto di razionalizzazione sopra richiamato, ha subito le seguenti variazioni:

- Il 25 maggio Trenitalia ha partecipato, con Ferrotranviaria S.p.A., alla costituzione del “Consorzio Acquario” con una quota del 50% pari a 100.000 euro. Il consorzio che ha per oggetto la collaborazione tra i consorziati nel trasporto passeggeri su ferrovia sulle tratte Bari-Lecce e Andria-Bari, finalizzata all'erogazione di servizi per gli utenti e per il mercato in generale, non ha scopo di lucro. Il Consorzio ha iniziato l'operatività il 13 dicembre 2009.
- Il 1 luglio è stato sottoscritto l'atto di cessione a FS Logistica S.p.A. dell'intera quota di partecipazione detenuta in Cemat S.p.A. (53,283%) al valore di patrimonio netto contabile al 31 maggio pari ad euro 19.531.793. La cessione era stata deliberata dal CdA di Trenitalia nella seduta del 14 aprile 2009.

- Il 15 luglio è stato sottoscritto l'atto di cessione a FS Logistica S.p.A. dell'intera quota di partecipazione in Italcontainer S.p.A. (100%) al valore di patrimonio netto contabile al 30 giugno pari ad euro 2.641.716 . La cessione era stata deliberata dal CdA di Trenitalia nella seduta del 14 aprile 2009. Si ricorda che in tale CdA è stata anche deliberata la cessione dell'intera quota partecipativa detenuta in Alpe Adria (33,33%) non ancora perfezionata al 31 dicembre 2009.
- Il 4 agosto Trenitalia ha partecipato, pariteticamente con una quota del 50%, con la società Ferrovie Nord Milano S.p.A., alla costituzione della società "Trenitalia-LE NORD S.r.l." (TLN S.r.l.), capitale sociale 120.000 euro. La società con sede a Milano ha per oggetto sociale l'esercizio, all'interno della Regione Lombardia, del trasporto pubblico locale ferroviario, del trasporto pubblico locale automobilistico esclusivamente la fine di assicurare servizi sostitutivi e/o integrativi del trasporto ferroviario. Il 30 ottobre l'Assemblea della società TLN S.r.l. ha deliberato l'aumento del capitale sociale da euro 120.000 ad euro 6.120.000, sottoscritto e versato dai soci in data 13 novembre 2009. la società è operativa da 15 novembre con la stipula di un contratto di affitto, come ampiamente descritto nei "principali eventi dell'esercizio" della presente Relazione, cui si rinvia.
- Il 29 settembre il CdA di Trenitalia ha approvato l'Accordo di Cooperazione tra Trenitalia e SBB (Master Cooperation Agreement del 25 settembre) inerente le soluzioni previste per la joint venture Cisalpino. Tale accordo prevede un nuovo contratto tra Trenitalia e SBB finalizzato alla integrazione nelle proprie strutture dei servizi di trasporto viaggiatori transalpino sull'asse Nord-Sud, nell'ambito di un rapporto di cooperazione internazionale di tipo tradizionale, secondo il quale i due soci si limitano a operare nel proprio territorio. L'accordo contemporaneamente comporta la cessazione delle attività di trasporto ferroviario di Cisalpino AG ed al successivo scioglimento della stessa nei tempi e con le modalità che saranno concordate congiuntamente tra le parti, l'accordo è operativo dal 13 dicembre 2009. Nell'accordo è stata anche definita la ripartizione degli asset , dei ricavi ecc.
- Il 25 novembre la partecipata Interporto Padova S.p.A. (1,09% di Trenitalia) ha proceduto alla fusione per incorporazione di Magazzini Generali Padova S.r.l. ed è stata modificata in conseguenza la denominazione sociale in Interporto Padova-Magazzini Generali S.p.A. Gli effetti giuridici dell'operazione decorrono dal 1° dicembre 2009.
- Il 13 dicembre 2009 , a seguito dell'accordo tra Ferrovie Federali Svizzere e Trenitalia S.p.A., riguardante la disdetta anticipata del contratto tra azionisti della Tilo SA, è cessata la validità dei Patti (contratto tra azionisti) stipulati il 31 maggio 2004, che regolavano la governance di Tilo. Con lo stesso accordo è stata concordato di valutare la possibilità di alienazione della partecipazione posseduta da Trenitalia a FFS.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2009 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Cisalpino AG e o, Trenitalia-LE NORD S.r.l

### Serfer S.r.l.

	<i>(Importi in migliaia di euro)</i>	
	2009	2008
Ricavi operativi	45.845	50.038
Costi	(42.115)	(46.549)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>3.730</b>	<b>3.489</b>
Amm./svalutaz./acc.ti	(1.541)	(1.552)
Saldo oneri/proventi diversi	72	530
<b>Risultato operativo</b>	<b>2.261</b>	<b>2.467</b>
Saldo gestione finanziaria	(414)	(295)
Componenti straordinarie nette	77	210
Imposte sul reddito	(1.650)	(1.741)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>274</b>	<b>641</b>

La società opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di trazione ferroviaria e di ingegneria tramite le Divisioni Costruzioni e Produzione.

L'esercizio 2009 ha fatto registrare una diminuzione dei ricavi operativi pari all'8,3% in conseguenza agli effetti della crisi economica e produttiva manifestatasi sin dai primi mesi dell'esercizio. La società ha dovuto far fronte nell'area Friuli, area nella quale la società è presente con significative risorse, ad un calo delle attività a seguito di contrazione della quota di mercato. Il trend negativo è stato parzialmente compensato dall'avvio di nuove relazioni sulla Udine – Osoppo – Gorizia, sulla Livorno Calabrone – Firenze Castello per conto di Trenitalia e sulla Domodossola-Mortara per un cliente estero. Anche l'attività di manovra ha fatto registrare una sensibile contrazione prevalentemente nei cantieri del siderurgico e del chimico, dove alcuni clienti hanno subito cali produttivi anche nell'ordine del 50-60%. Ciò ha comportato la richiesta di riduzione dei turni di lavoro e di rivisitazione delle condizioni economiche contrattuali. I costi si riducono per effetto della riduzione del costo del lavoro a seguito della contrazione degli FTE ed anche per la riduzione dei costi di produzione correlati ai minori servizi effettuati. In considerazione della politica di razionalizzazione dei costi adottata, il margine operativo lordo ha fatto registrare un leggero miglioramento (+7%) rispetto al precedente esercizio.

La gestione finanziaria presenta un saldo in peggioramento dovuto essenzialmente alla svalutazione della partecipazione nella controllata Ferport S.r.l (244 mila euro) a seguito dell'anticipato scioglimento e messa in liquidazione deliberato dall'assemblea dei soci della controllata in data 25 maggio 2009.

Per quanto riguarda la gestione straordinaria il saldo positivo è principalmente dovuto alla sopravvenienza derivante dal maggior accantonamento IRES effettuato nel 2008. Nell'esercizio precedente la gestione in esame scontava l'iscrizione delle sopravvenienze attive per il rimborso del credito IVA sui costi relativi alle auto ex DL n. 258/06 e per il maggior accantonamento IRAP 2007.

## TX Logistik AG

	<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
	2009	2008
Ricavi operativi	106.250	109.609
Costi	(97.058)	(97.751)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>9.192</b>	<b>11.858</b>
Amm./svalutaz./acc.ti	(957)	(754)
Saldo proventi/oneri diversi	837	1.058
<b>Risultato operativo</b>	<b>9.072</b>	<b>12.162</b>
Saldo gestione finanziaria	77	402
Saldo gestione straordinaria	(277)	582
Imposte sul reddito	(2.776)	(2.211)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>6.096</b>	<b>10.935</b>

La società opera nel settore della logistica 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: Svizzera, Austria, Germania, Danimarca, Svezia e il Benelux, Paesi che hanno, insieme all'Italia, realizzato una effettiva liberalizzazione del trasporto ferroviario fin dal 2003.

Nel corso del 2009 si è rilevata una lieve flessione dei ricavi rispetto all'esercizio precedente (-3,06%), nonostante gli effetti della crisi economica e produttiva mondiale, che ha interessato in particolare i settori nei quali opera la Società (auto, acciaio e intermodale). Nonostante questa situazione la società ha realizzato un margine operativo lordo che, seppur inferiore all'esercizio precedente, si attesta ai livelli attesi ed ha chiuso l'esercizio con un utile netto di 6,1 milioni di euro.



## Cisalpino AG

	<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Ricavi operativi	156.700	159.330
Costi	(103.706)	(143.472)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>52.994</b>	<b>15.858</b>
Amm./svalutaz./acc.ti	(16.324)	(12.238)
<b>Risultato operativo</b>	<b>36.670</b>	<b>3.620</b>
Saldo gestione finanziaria	(3.507)	(2.978)
Imposte sul reddito	(1.638)	(222)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>31.525</b>	<b>420</b>

La società chiude con un risultato positivo di 31,5 milioni di euro. Su tale risultato ha influito in maniera consistente la rilevazione delle penali nei confronti della società Alstom (29,97 milioni di euro) per il ritardo nella consegna dei 14 ETR10. L'ammontare di detta penale può essere considerata quale stima prudente rispetto alla penale convenzionale per ritardata consegna prevista in contratto.

Per quanto attiene l'andamento della gestione operativa è da segnalare come nel corso dell'esercizio si sia registrata una riduzione dei ricavi da traffico (da 156 milioni di euro del 2008 a 124 milioni di euro del 2009), per effetto della riduzione dell'offerte sulle tratte Trenitalia fino alla cessazione dell'operatività della società come impresa di trasporto a partire dal 13 dicembre 2009, a seguito dell'accordo tra i soci ampiamente descritto nel paragrafo "Il gruppo Trenitalia" della presente Relazione, cui si rinvia. Con l'attuazione di tale accordo la situazione economico-patrimoniale è fondamentalmente cambiata. Da un lato i 9 ETR470 ed il materiale di ricambio sono stati venduti al 12 dicembre 2009 agli azionisti al valore netto contabile; dall'altro lato gli 8 ETR610, alla data consegnati, (su un totale di 14 composizioni) sono stati noleggiati ai due soci. Dal 2010 la società ha chiuso tutte le sue sedi ad eccezione di Berna. La manutenzione degli ETR610 locati agli azionisti è di competenza degli stessi.

**Trenitalia – LE NORD S.r.l.**

<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
<b>2009</b>	
Ricavi operativi	73.490
Costi	(70.521)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>2.969</b>
Amm./svalutaz./acc.ti	(1.434)
Saldo proventi/oneri diversi	(67)
<b>Risultato operativo</b>	<b>1.468</b>
Saldo gestione finanziaria	8
Saldo gestione straordinaria	0
Imposte sul reddito	(1.456)
<b>Risultato netto di periodo</b>	<b>20</b>

La società, costituita il 4 agosto 2009 tra Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, è divenuta operativa il 15 novembre a seguito della stipula del contratto di affitto di ramo d'azienda che consente alla società lo svolgimento del trasporto regionale nella regione Lombardia. TLN, per adempiere alla sua missione si è dotata, per il periodo di validità del contratto di affitto, di una struttura organizzativa articolata in due Rami operativi, ciascuno dei quali opera nell'ambito di competenza del ramo di azienda concesso in affitto per lo svolgimento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Il 2009 registra un Risultato Netto complessivo di 20 mila euro, dopo aver accantonato circa 1,1 milioni di euro (0,8 milioni sul ramo Trenitalia e 0,3 milioni sul ramo LeNord) relativi alla quota variabile del canone di affitto da corrispondere alle affittanti alla fine del periodo di affitto dei due rami operativi in caso di risultato ante IRES positivo.

Il Margine Operativo Lordo è pari a 3,0 milioni di euro, di cui 2,2 milioni di euro provenienti dal ramo operativo Trenitalia e 0,8 da quello LeNord, mentre il risultato operativo si attesta su un risultato positivo di 1,5 milioni di euro, di cui 1,1 per il ramo Trenitalia e 0,4 per quello LeNord.

TLN presenta un equilibrio dei propri fondamentali economici a seguito degli effetti del nuovo contratto di servizio stipulato con la Regione Lombardia. Proseguono, nei primi mesi dell'anno, le attività del piano direttrici, del piano della sicurezza e la piena operatività del contact center, a conferma dell'attenzione di TLN dei progetti che pongono, concretamente, il cliente al centro dell'attenzione di TLN.

## **AZIONI PROPRIE**

Al 31 dicembre 2009 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 del precedente esercizio, si segnala che il procedimento penale n. 550/06 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Arezzo, aperto nei confronti dei Legali Rappresentanti di Trenitalia, il cui reato ipotizzato era quello previsto dall'art. 40 comma 1° lettera b) del D.Lgs. n.504/1995 con il quale viene sanzionato chiunque sottrae oli minerali all'accertamento o al pagamento dell'accisa, si è definito in data 17 dicembre 2009 con sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione.

Per quanto riguarda invece il procedimento 4541/2007 R.G.N.R. – 1093/2009 R.G. GIP. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Novara, aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso il 26 ottobre 2007, avvenuto presso il Centro Intermodale Merci, gestito dalla Eurogateway S.r.l. e allacciato allo scalo ferroviario di Novara Boschetto, alla società è stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'articolo 25 septies, comma secondo del D.lgs. 231/2001 "...non avendo adottato ed efficientemente attuato modelli di organizzazione e di gestione atti a prevenire reati della stessa specie di quello accaduto ...". Tale procedimento è entrato nella fase dell'udienza preliminare.

Per l'esercizio 2009 non risultano nuovi procedimenti penali nei confronti dei componenti del Consiglio di Amministrazione.

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

Il "Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società" definito nel 2005 è stato aggiornato a luglio 2008, a seguito sia dei mutamenti organizzativi intervenuti sia delle modifiche del D.Lgs. 231/2001. L'Organismo di Vigilanza ha avviato le attività per un ulteriore aggiornamento del modello a seguito dell'introduzione di nuovi reati presupposti nel D.Lgs 231/2001.

**Decreto Legislativo n. 196/2003**

In ottemperanza a quanto stabilito dal “Codice in materia di protezione dei dati personali” di cui al D. Lgs. 196/2003 la società ha elaborato il “documento programmatico sulla sicurezza” relativo all’anno 2009, nel quale sono descritti:

- l’elenco dei trattamenti di dati personali;
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati;
- i risultati dell’analisi dei rischi;
- le misure da adottare per garantire l’integrità e la disponibilità dei dati;
- la formazione del personale in materia;
- il piano degli interventi.

**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.

**GLI EVENTI SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2009****Febbraio**

- In data 8 febbraio 2010 la Capogruppo ha firmato l’accordo transattivo con la società Beni Stabili S.p.A. che pone fine alla controversia sul complesso immobiliare milanese (cd “Palazzi alti”). Da questo accordo l’onere a carico di Trenitalia è pari a euro 3.117.199 più gli oneri accessori.

---

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

I risultati dell'esercizio 2009 confermano sostanzialmente il percorso delineato nel Piano d'Impresa 2007-2011 come già avvenuto nel 2007 e nel 2008. Su tale piano è basato il presupposto su cui è fondato il principio di continuità aziendale a base del bilancio.

I risultati del 2009 confermano e migliorano le ipotesi di risultato previste nel Piano d'Impresa 2007-2011, chiudendo la società l'esercizio con un risultato netto positivo, in anticipo rispetto alle previsioni risultanti dal suddetto Piano.

I flussi di cassa operativi mostrano un saldo positivo, pur risentendo in misura significativa dello slittamento degli incassi da parte del MEF a valersi sui Contratti di Servizio con lo Stato e le Regioni a Statuto Speciale per l'esercizio 2009. Il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato avrebbe consentito alla Società di migliorare la sua generazione di cassa operativa e ulteriormente contenere gli oneri finanziari.

La società ha ora in carico la finalizzazione di un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo che la vedrà impegnata nella definizione delle modalità di implementazione della strategia già delineata nel corso della seconda metà del 2009 e che dovrà portare la società ad avere tutti i suoi settori di business in grado di generare risultati positivi o di non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore. I dati previsionali 2010, pur nella aleatorietà del mercato, ed in considerazione delle operazioni di ristrutturazione del settore cargo, dovrebbero consentire alla società di mantenere il sostanziale equilibrio economico che si è delineato nel corso del 2009. Il manifestarsi in concreto delle assunzioni operate dalla società quali modalità di sostegno alla riorganizzazione citata, sono elementi cruciali per il mantenimento degli equilibri economico-finanziari.

E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta alla società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal CDA di Trenitalia nel mese di settembre 2009 permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità, agevolando la realizzazione del piano di investimenti e del miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto.

## **PROPOSTA DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE**

Il bilancio della società, chiuso al 31 Dicembre 2009, evidenzia un utile di 19.641.251,37 euro che si propone di riportare a nuovo.

Roma, 25 marzo 2010

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

**PROSPETTI CONTABILI**

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>			
<b>I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>			
1) Costi di impianto e di ampliamento	216.268	324.401	(108.133)
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	4.787.054	7.548.717	(2.761.663)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	92.875.544	90.276.752	2.598.792
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	33.882.016	53.121.518	(19.239.502)
7) Altre	9.449.232	22.335.278	(12.886.046)
Totale I	141.210.114	173.606.667	(32.396.553)
<b>II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>			
1) Terreni e Fabbricati	1.410.509.168	870.907.881	539.601.287
2) Materiale rotabile ed imp. Industriali	7.205.553.661	6.553.715.500	651.838.161
3) Attrezzature industriali e commerciali	69.807.363	75.085.637	(5.278.274)
4) Altri beni	50.424.023	58.361.245	(7.937.222)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	666.289.495	997.780.910	(331.491.415)
Totale II	9.402.583.710	8.555.851.174	846.732.536
<b>III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	75.569.332	97.558.072	(21.988.740)
b) Imprese collegate	10.684.023	11.848.271	(1.164.248)
d) Altre imprese	1.055.995	2.476.697	(1.420.702)
Totale 1)	87.309.350	111.883.040	(24.573.690)
2) Crediti:			
d) verso altri			
- esigibili oltre l'esercizio successivo	615.837	558.121	57.716
Totale 2)	615.837	558.121	57.716
Totale III	87.925.187	112.441.162	(24.515.975)
<b>Totale B) Immobilizzazioni</b>	<b>9.631.719.011</b>	<b>8.841.899.002</b>	<b>789.820.009</b>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>			
<b>I. RIMANENZE</b>			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	689.117.778	654.544.990	34.572.788
3) Lavori in corso su ordinazione	2.816.045	-	2.816.045
4) Prodotti finiti e merci	56.935	56.935	0
6) Cespiti radiati da alienare	9.768.345	5.411.081	4.357.264
Totale I	701.759.103	660.013.006	41.746.097
<b>II. CREDITI</b>			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.846.203.009	1.026.369.184	819.833.825
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	66.020.739	76.730.739	(10.710.000)
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.262.024	4.064.026	2.197.998
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	83.190.895	330.904.429	(247.713.534)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.038.867	4.226.314	812.553
Totale II)	88.229.762	335.130.743	(246.900.981)

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	64.013.006	62.189.033	1.823.973
5) Verso altri			
a) altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	168.888.166	146.839.838	22.048.328
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	72.414.380	53.701.313	18.713.067
Totale 5)	241.302.546	200.541.151	40.761.395
Totale II	2.312.031.086	1.705.024.875	607.006.211
III. ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTIT. IMM.	281.582	0	281.582
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	10.081.397	3.468.577	6.612.820
2) Assegni	1.743	1.743	0
3) Denaro e valori in cassa	27.700.574	49.737.965	(22.037.391)
4) Conti correnti di Tesoreria	0	2.691.861	(2.691.861)
Totale IV	37.783.714	55.900.147	(18.116.433)
<b>Totale C) Attivo circolante</b>	<b>3.051.855.485</b>	<b>2.420.938.028</b>	<b>630.917.457</b>
<b>D) RATEI E RISCOINTI</b>			
II. Altri ratei e risconti	7.978.220	5.043.026	2.935.194
<b>Totale D) Ratei e risconti</b>	<b>7.978.220</b>	<b>5.043.026</b>	<b>2.935.194</b>
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)</b>	<b>12.691.552.716</b>	<b>11.267.880.057</b>	<b>1.423.672.660</b>



(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>			
I. CAPITALE	1.654.464.000	1.033.358.000	621.106.000
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria			0
2. Riserva da scissione		-	0
3. Perdita ripianata in corso di esercizio			
4. Riserva di rivalutazione ex art.15 D.L.185/2008	177.084.324	177.084.324	0
Totale capitale sociale e riserve	<u>1.831.548.324</u>	<u>1.210.442.324</u>	<u>621.106.000</u>
VIII UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	(41.589.921)	-	(41.589.921)
IX UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	19.641.251	(41.589.921)	61.231.172
<b>Totale A) Patrimonio Netto</b>	<b><u>1.809.599.654</u></b>	<b><u>1.168.852.403</u></b>	<b><u>640.747.251</u></b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>			
2) Fondo imposte differite	11.971.152	12.894.224	(923.072)
4) Fondo ristrutturazione industriale	177.507.747	228.126.179	(50.618.432)
6) Altri	450.766.349	330.897.137	119.869.212
<b>Totale B) Fondi per rischi e oneri</b>	<b><u>640.245.248</u></b>	<b><u>571.917.540</u></b>	<b><u>68.327.708</u></b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</b>	<b><u>1.348.578.354</u></b>	<b><u>1.563.500.377</u></b>	<b><u>(214.922.022)</u></b>
<b>D) DEBITI</b>			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.292.400.000	3.292.400.000	0
	<u>3.292.400.000</u>	<u>3.292.400.000</u>	<u>0</u>
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.325.000.000	2.325.000.000	-
	<u>2.325.000.000</u>	<u>2.325.000.000</u>	<u>0</u>
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.751.084	2.257.933	(506.849)
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	810.382.303	719.104.462	91.277.841
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	210.634.261	25.913.493	184.720.768
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.665.736	3.847.366	1.818.370
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	769.350.681	347.716.383	421.634.298
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	89.179.081	105.535.800	(16.356.719)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	141.940.558	168.595.641	(26.655.083)

(importi in euro)			
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate:			
- esigibili entro l'esercizio successivo	977.359.969	574.624.416	402.735.553
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	0
	<u>977.359.969</u>	<u>574.624.416</u>	<u>402.735.553</u>
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	210.237.929	354.870.332	(144.632.403)
Totale 14)	<u>1.187.597.898</u>	<u>929.494.748</u>	<u>258.103.150</u>
<b>Totale D) Debiti</b>	<b>8.833.901.602</b>	<b>7.919.865.826</b>	<b>914.035.776</b>
<b>E) RATEI E RISCOINTI</b>			
II. Altri ratei e risconti	59.227.858	43.743.912	15.483.946
<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>59.227.858</b>	<b>43.743.912</b>	<b>15.483.946</b>
<b>TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>12.691.552.716</b>	<b>11.267.880.057</b>	<b>1.423.672.660</b>

(importi in euro)			
CONTI D'ORDINE	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>1.RISCHI</b>			
1.1 Fidejussioni	173.261.419	159.060.287	14.201.133
1.2 Garanzie reali prestate	3.292.400.000	3.292.400.000	0
Totale 1	<u>3.465.661.419</u>	<u>3.451.460.287</u>	<u>14.201.133</u>
<b>2.IMPEGNI</b>			
2.1 Impegni per investimenti da realizzare	2.314.247.672	1.616.357.675	697.889.997
Totale 2	<u>2.314.247.672</u>	<u>1.616.357.675</u>	<u>697.889.997</u>
<b>3.BENI DI TERZI IN CONSEGNA</b>			
3.1 Garanzie reali a Eurofima	-	-	-
3.2 Altri beni di terzi	45.260.773	45.260.773	0
Totale 3	<u>45.260.773</u>	<u>45.260.773</u>	<u>0</u>
<b>4. ALTRI CONTI D'ORDINE</b>			
4.1 Quote emissione trading	1.496.306	2.320.153	(823.847)
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<u>5.826.666.171</u>	<u>5.115.398.887</u>	<u>711.267.284</u>

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2009	2008	Differenze
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
-clientela ordinaria	2.539.762.127	2.497.976.461	41.785.666
-Contratto di servizio pubblico	1.755.798.804	1.631.036.256	124.762.548
b) Prodotti del traffico merci	545.209.523	769.135.669	(223.926.146)
c) Contratto di servizio pubblico con Stato	499.449.828	598.691.974	(99.242.146)
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	94.134.231	139.875.262	(45.741.031)
Totale 1)	5.434.354.513	5.636.715.623	(202.361.110)
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	2.816.045	(121.115)	2.937.160
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	368.458.573	382.089.338	(13.630.765)
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	50.523.084	23.963.881	26.559.203
b) altri ricavi e proventi	237.873.444	175.829.162	62.044.282
Totale 5)	288.396.528	199.793.043	88.603.485
<b>Totale A) Valore della produzione</b>	<b>6.094.025.659</b>	<b>6.218.476.889</b>	<b>(124.451.230)</b>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	451.773.214	518.080.044	(66.306.830)
7) PER SERVIZI	2.060.816.454	2.084.806.717	(23.990.263)
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	139.630.555	161.405.693	(21.775.138)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.757.985.789	1.854.415.899	(96.430.110)
b) oneri sociali	470.133.918	444.965.260	25.168.658
c) trattamento di fine rapporto	148.450.927	169.341.029	(20.890.102)
e) altri costi	2.243.519	2.834.565	(591.047)
Totale 9)	2.378.814.152	2.471.556.753	(92.742.601)
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	58.361.350	60.279.648	(1.918.298)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	720.814.025	618.790.865	102.023.160
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	2.548.975	37	2.548.938
d) svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	30.479.693	31.992.066	(1.512.373)
Totale 10)	812.204.043	711.062.616	101.141.427
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(34.572.788)	(11.439.020)	(23.133.767)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	24.899.797	34.150.850	(9.251.053)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	44.285.217	61.919.357	(17.634.140)
<b>Totale B) Costi della produzione</b>	<b>5.877.850.644</b>	<b>6.031.543.009</b>	<b>(153.692.365)</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)</b>	<b>216.175.015</b>	<b>186.933.880</b>	<b>29.241.135</b>
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate	1.609.222	111.894	1.497.328
- in imprese collegate	100.000	300.000	(200.000)
Totale 15)	1.709.222	411.894	1.297.328
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da altri	-	92	(92)
totale a)	0	92	(92)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2009	2008	Differenze
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate	35.357	103.448	(68.091)
- da imprese collegate	19.766	53.212	(33.446)
- da controllanti	812.554	8.989.590	(8.177.036)
- da consociate	2.117.718	0	2.117.718
- da altri	9.098.915	17.914.294	(8.815.379)
totale d)	<u>12.084.309</u>	<u>27.060.543</u>	<u>(14.976.234)</u>
Totale 16)	<u>12.084.309</u>	<u>27.060.635</u>	<u>(14.976.326)</u>
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso controllanti	82.664.006	177.928.873	(95.264.867)
- verso consociate	846	0	846
- verso altri	105.108.500	130.627.843	(25.519.343)
Totale 17)	<u>187.773.352</u>	<u>308.556.716</u>	<u>(120.783.364)</u>
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	(1.125.025)	261.346	(1.386.371)
<b>Totale C) Proventi e oneri finanziari</b>	<b>(175.104.845)</b>	<b>(280.822.841)</b>	<b>105.717.996</b>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE</b>			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	-	-	-
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	2.756.218	4.348.074	1.591.856
<b>Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie</b>	<b>(2.756.218)</b>	<b>(4.348.074)</b>	<b>1.591.856</b>
<b>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	0	10.080.250	(10.080.250)
b) utilizzo fondo ristrutturazione industriale	0	0	0
c) altri proventi	142.228.919	170.632.101	(28.403.182)
Totale 20)	<u>142.228.919</u>	<u>180.712.351</u>	<u>(38.483.432)</u>
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	2.729.062	-	2.729.062
b) imposte relative ad esercizi precedenti	261.175	1.181.083	(919.908)
c) oneri per esodi anticipati	19.000.000	15.600.000	3.400.000
d) altri oneri	54.444.025	12.977.877	41.466.148
Totale 21)	<u>76.434.262</u>	<u>29.758.960</u>	<u>46.675.302</u>
<b>Totale E) Proventi e oneri straordinari</b>	<b>65.794.657</b>	<b>150.953.391</b>	<b>(85.158.734)</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)</b>	<b>104.108.608</b>	<b>52.716.356</b>	<b>51.392.252</b>
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	84.467.357	94.306.277	(9.838.920)
Totale 22)	<u>84.467.357</u>	<u>94.306.277</u>	<u>(9.838.920)</u>
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>19.641.251</b>	<b>(41.589.921)</b>	<b>61.231.172</b>

## **NOTA INTEGRATIVA**

## **SEZIONE 1**

### **Contenuto e forma del bilancio**

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima sono riportati il Rendiconto Finanziario (Allegato 1) ed, in ottemperanza all'art. 5 del D. Lgs. n. 188 dell'8 luglio 2003, lo Stato Patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci (Allegato 2). Si fa presente che, tale ultimo allegato, come per l'esercizio precedente, è stato integrato con il prospetto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico riclassificati per tenere conto di quanto indicato dalla Direttiva n. 12/2001 UE richiamata nel rapporto della Commissione Europea al Parlamento Europeo del 3 maggio 2006.

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3° comma dell'art. 27 del D. Lgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato. I dati 2009 si riferiscono al Bilancio civilistico della sola Trenitalia e quindi non includono i dati del ramo TLN.

La società PricewaterhouseCoopers S.p.A. è incaricata della funzione di controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 – bis del c.c..

La società è soggetta alla direzione e coordinamento della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

## **SEZIONE 2**

### **Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione**

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2009 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2008.

Nel corso del 2009 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4 e all'art. 2423 bis, codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo.

### **Immobilizzazioni immateriali**

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

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

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

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

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

Le quote di ammortamento annuali utilizzate sono le seguenti:

	<b>Aliquote</b>
Costi d'impianto e ampliamento	20%
Costi di ricerca e sviluppo	20%
Software	20%
Migliorie su beni di terzi	20%

### **Immobilizzazioni materiali**

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.



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

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

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore. In particolare la rivalutazione iscritta nelle immobilizzazioni materiali è stata effettuata 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, come commentato nel Bilancio 2008, cui si fa rinvio.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria, in funzione dell'effettivo utilizzo.

Per una migliore rappresentazione del valore degli immobili, considerato che il valore dei fabbricati al 31 dicembre 2008 incorporava il valore dei terreni sui quali essi insistono, si è proceduto allo scorporo del valore degli stessi dal valore dei fabbricati sulla base di stime coerentemente con il valore dei terreni e fabbricati presi in carico al 31 dicembre 2009 a seguito della scissione parziale da RFI a Trenitalia.

Nell'esercizio 2009 è stata riesaminata la metodologia di calcolo di ammortamento adottato per i terreni strumentali e tenuto conto che non subiscono deperimento in base all'utilizzo dal presente esercizio non vengono più ammortizzati.

Nell'esercizio 2008 è stata rideterminata la vita utile dei rotabili, tenendo presente che il parco rotabili è stato suddiviso in "cluster" omogenei sotto il profilo della tecnologia, e per ogni "cluster" sono state individuate quattro classi di "componenti" per le quali è stato definito il processo di ammortamento relativo. Per ogni dettaglio si fa rinvio a quanto evidenziato nel bilancio 2008.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

	<b>Aliquote</b>
<b>Materiale rotabile</b>	
- Componenti da ripristinare	20%
- Componenti ad usura	20%
- Obsolescenza/Restyling/Sicurezza Trainante	8%
- Obsolescenza/Restyling/Sicurezza Trainato	10%
- Vita intera accelerato ante 2000	4,3%
- Vita intera nuovi ingressi dal 2000	3,3%
- manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%
- Manutenz.increment. (grandi interventi revamping) ante 2008	5,5%
<b>Terreni e fabbricati</b>	
- Terreni patrimoniali	-
- Terreni strumentali	-
- Fabbricati industriali e costruz. leggere	2%
<b>Impianti industriali</b>	
- Impianti di officina	5%
<b>Attrezzatura industriale</b>	
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%
- Macchinari e attrezzatura	10%
- Mezzi di carico	10%
- Impianti di comunicazione	25%
<b>Altri beni</b>	
- 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%

Il materiale rotabile dismesso dall'esercizio ferroviario ed i cespiti destinati alla vendita sono trasferiti all'attivo circolante e classificati tra le rimanenze, ed iscritti al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

### **Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni**

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

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

### **Rimanenze**

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione per tener conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti.

Le rimanenze di lavori in corso di realizzazione sono valutate al costo.

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

### **Crediti e debiti**

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

### **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

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

### **Disponibilità liquide**

Sono iscritte al valore nominale.

**Ratei e risconti attivi e passivi**

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

**Fondi per rischi ed oneri**

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

Tra di essi figura il Fondo Ristrutturazione Industriale a fronte degli oneri originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al piano industriale societario.

Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato ante imposte calcolato secondo criteri civilistici ed il reddito imponibile della società, calcolato ai fini fiscali.

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, si precisa che è stata effettuata la rivalutazione di alcuni fabbricati di officina rivenienti dalla scissione FRE, sulla base dei plusvalori indicati in perizia. La rivalutazione è stata effettuata sul solo costo storico lasciando però inalterata la durata del periodo di vita utile dei cespiti, pertanto l'aliquota di ammortamento applicata a partire dall'esercizio 2009, primo anno di ammortamento di tale rivalutazione, è maggiore di quella precedentemente utilizzata. Il saldo attivo di tale rivalutazione è stato accantonato, nel bilancio 2008, in una Riserva di Rivalutazione specifica, così come disposto al comma 18 del summenzionato Decreto, al netto del valore del Fondo imposte differite appositamente costituito. Nel 2009 si è verificato il primo utilizzo di tale Fondo, con riferimento alla quota di ammortamento imputata a Conto Economico e fiscalmente indeducibile, relativa alla sola rivalutazione.

**Trattamenti di fine rapporto**

Il Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato a tale titolo nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; esso è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

**Conti d'ordine**

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

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

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

**Partite in moneta estera***Partecipazioni*

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico.

L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

*Crediti e debiti*

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

*Disponibilità liquide*

Sono convertite al cambio di chiusura.

**Ricavi e costi**

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

I proventi ed oneri finanziari su contratti derivati di copertura vengono rilevati nel rispetto del principio della prudenza e della competenza.

**Contributi***Contributi in conto esercizio*

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirla, indipendentemente dalla data di incasso.

*Contributi in conto impianti*

Sono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni in corso e acconti, durante il periodo di realizzazione degli investimenti cofinanziati e, successivamente, a diretta diminuzione del valore di carico dei singoli cespiti a cui afferiscono quale riduzione del costo sostenuto per gli stessi. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto di erogazione.

**Dividendi**

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione e vengono rilevati nei proventi finanziari.

**Imposte sul reddito**

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

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

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

L'applicazione della citata norma esplica effetti anche sull'esercizio 2009.

**SEZIONE 3****Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni****STATO PATRIMONIALE: ATTIVO****IMMOBILIZZAZIONI****Immobilizzazioni immateriali**

Le Immobilizzazioni Immateriali ammontano a 141.210 mila euro e si riducono, rispetto al 31 dicembre 2008, di 32.396 mila euro.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del “Costo originario ” (Tabella 1), del “Fondo ammortamenti e svalutazioni” (Tabella 2) e dei “Valori netti”(Tabella3).

*tabella 1*

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO						Valori al 31.12.2009
	Valori al 01.01.2009	Incrementi	Decrem.ti per dismissioni	Trasf.ti da LIC	Altre variazioni	Riclass	
<b>Costi di impianto e di ampliamento</b>							
- Spese di costituzione e aumento di capitale	546						546
<b>Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità</b>							
- Spese di ricerca e sviluppo	24.575			189		112	24.876
- contributi in c/ impianti	(2.529)						(2.529)
	<b>22.046</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>189</b>	<b>0</b>	<b>112</b>	<b>22.347</b>
<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>							
- Licenze	106						106
- Diritti	0						0
- Software	303.398			47.073			350.471
- contributi in c/ impianti software					(428)		(428)
	<b>303.398</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47.073</b>	<b>(428)</b>	<b>0</b>	<b>350.043</b>
	<b>303.504</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47.073</b>	<b>(428)</b>	<b>0</b>	<b>350.149</b>
<b>immobilizzazioni in corso</b>	53.122	39.497	(145)	(49.385)		(9.207)	33.882
<b>Altre</b>	107.391			2.123		(23.346)	86.168
<b>TOTALE</b>	<b>486.609</b>	<b>39.497</b>	<b>(145)</b>	<b>0</b>	<b>(428)</b>	<b>(32.441)</b>	<b>493.092</b>

Per quanto riguarda i costi di Ricerca e Sviluppo, il loro incremento riguarda principalmente la conclusione delle attività riguardanti i progetti per aerodinamica profili Alta velocità, studi per bonifica ambientale su impianti di depurazione.

I maggiori investimenti delle immobilizzazioni immateriali sono relativi al “Software” ed hanno riguardato le attività connesse alla realizzazione dei progetti informatici a supporto

delle aree di marketing, vendita e distribuzione, allo sviluppo di sistemi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi ed investimenti in architetture ICT finalizzati all'adeguamento delle reti di comunicazione della piattaforma di trasmissione dati e di data warehousing.

Nel corso dell'anno sono stati completati progetti per complessivi 47.073 mila euro. Gli interventi per progetti di ITC hanno riguardato la definizione di sistemi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e alla gestione e al monitoraggio degli asset, alla razionalizzazione ed all'efficientamento dei canali di vendita, allo sviluppo dei sistemi architetture e dei sistemi integrati per l'informazione alla clientela.

L'incremento della voce "Altre immobilizzazioni immateriali", pari a 2.123 mila euro, è dovuto esclusivamente alle miglorie su immobili di proprietà di terzi: interventi di manutenzione straordinaria ai fabbricati di officina e di stazione, nonché la realizzazione e l'ampliamento di impianti fissi nei fabbricati d'officina.

Le "riclassifiche" pari a 32.441 mila euro si riferiscono essenzialmente a manutenzioni straordinarie effettuate su immobili che alla data del 31 dicembre 2009, a seguito della scissione da RFI, sono divenuti di proprietà di Trenitalia e quindi sono state riallocate alla voce " fabbricati industriali"

tabella 2

FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						
IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Valori al 01.01.2009	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Altre variazioni	Riclassi- fiche	Valori al 31.12.2009
<b>Costi di impianto e di ampliamento</b>						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	222	108				330
<b>Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità</b>						
- Spese di ricerca e sviluppo	14.497	3.047			16	17.560
	<b>14.497</b>	<b>3.047</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>17.560</b>
<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>						
- Licenze	23	22				45
- Diritti	0					0
- Software	213.204	44.196				257.400
- contributi in c/ impianti software				(171)		(171)
	213.204	44.196	0	(171)	0	257.229
	<b>213.227</b>	<b>44.218</b>	<b>0</b>	<b>(171)</b>	<b>0</b>	<b>257.274</b>
<b>Altre</b>						
- Miglorie su beni di terzi	82.765	10.989			(19.327)	74.427
- svalutazioni	2.291					2.291
	<b>85.056</b>	<b>10.989</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(19.327)</b>	<b>76.718</b>
<b>TOTALE</b>	<b>313.002</b>	<b>58.362</b>	<b>0</b>	<b>(171)</b>	<b>(19.311)</b>	<b>351.882</b>

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali vengono effettuati al 20% già a partire dal primo anno.



Per le “riclassifiche” pari a 19.311 mila euro si rimanda a quanto esplicitato nel costo originario.

tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2008			31.12.2009		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
<b>Costi di impianto e di ampliamento</b>						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	546	222	324	546	330	216
<b>Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità</b>						
- Spese di ricerca e sviluppo	24.575	14.497	10.078	24.876	17.560	7.316
- contributi in c/ impianti	(2.529)		(2.529)	(2.529)		(2.529)
	<b>22.046</b>	<b>14.497</b>	<b>7.549</b>	<b>22.347</b>	<b>17.560</b>	<b>4.787</b>
<b>Concessioni, licenze, marchi e diritti simili</b>						
- Licenze	106	23	83	106	45	61
- Diritti	0	0	0	0	0	0
- Software	303.398	213.204	90.194	350.471	257.400	93.071
- contributi in c/ impianti software	0	0	0	(428)	(171)	(257)
	<b>303.398</b>	<b>213.204</b>	<b>90.194</b>	<b>350.043</b>	<b>257.229</b>	<b>92.814</b>
	<b>303.504</b>	<b>213.227</b>	<b>90.277</b>	<b>350.149</b>	<b>257.274</b>	<b>92.875</b>
<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>	53.122		53.122	33.882		33.882
<b>Altre</b>	107.391	85.056	22.335	86.168	76.718	9.450
<b>TOTALE</b>	<b>486.609</b>	<b>313.002</b>	<b>173.607</b>	<b>493.092</b>	<b>351.882</b>	<b>141.210</b>

## Immobilizzazioni materiali

Le Immobilizzazioni Materiali al netto dei Fondi di Ammortamento sono pari a 9.402.584 mila euro e presentano una variazione in aumento di 846.732 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Tale variazione deriva prevalentemente dall’incremento per nuovi investimenti il cui costo è pari a 967.624 mila euro (al lordo di contributi in c/impianti pari a 35.872 mila euro) e per l’incremento derivante dalla scissione del ramo d’azienda della consociata Rete Ferroviaria Italiana Spa (635.339 mila euro). Sui valori storici hanno inciso poi gli ammortamenti dell’esercizio (-725.237 mila euro)

Gli incrementi degli investimenti hanno riguardato per circa l’88% il materiale rotabile e per il restante 12% investimenti negli impianti e fabbricati d’officina e nelle dotazioni tecniche; in particolare, gli investimenti sugli impianti industriali sono funzionali all’ottimizzazione del reticolo manutentivo attraverso la riorganizzazione, il potenziamento e la ristrutturazione

degli impianti di manutenzione delle divisioni commerciali e delle officine grandi riparazioni.

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

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		COSTO ORIGINARIO					
Valori in €/000	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC	scissione	Altre variazioni	Valori al 31.12.2009
<b>Terreni e fabbricati</b>							
- Terreni	485.006	0	0	0	315.407	98.738	899.151
- Fabbricati	738.555	0	0	2.346	295.724	(193.590)	843.035
- Costruzioni leggere	6.347	0	0	50	0	0	6.397
	<b>1.229.908</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.396</b>	<b>611.131</b>	<b>(94.852)</b>	<b>1.748.583</b>
<b>Impianti e macchinario</b>							
- Materiale rotabile	10.532.501	0	0	1.242.359	0	(163.876)	11.610.984
- contributi in c/ impianti	(338.955)	0	0	(35.308)	0	428	(373.835)
- Totale Materiale rotabile	<b>10.193.546</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.207.051</b>	<b>0</b>	<b>(163.448)</b>	<b>11.237.149</b>
- Impianti d'officina	395.914	0	0	50.351	89.260	4.492	540.017
- contributi in c/ impianti	(856)	0	0	0	0	0	(856)
- Totale Impianti di officina	<b>395.058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50.351</b>	<b>89.260</b>	<b>4.492</b>	<b>539.161</b>
	<b>10.588.604</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.257.402</b>	<b>89.260</b>	<b>(158.956)</b>	<b>11.776.310</b>
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>							
- Macchinari e attrezzatura	121.074	0	0	7.202	0	465	128.741
- Mezzi di carico, scarico e trasp.interno	16.041	0	0	1.001	0	1.108	18.150
- Impianti interni di comunicazione	8.371	0	0	90	0	0	8.461
	<b>145.486</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.293</b>	<b>0</b>	<b>1.573</b>	<b>155.352</b>
<b>Altri beni</b>							
- Autoveicoli	6.739	0	(70)	108	0	74	6.851
- Mobili e arredi	25.282	0	(735)	1.172	0	(2.422)	23.297
- Macchine da ufficio	137.201	0	(54)	8.291	0	27	145.465
- Telefoni cellulari	9.550	0	1	4.114	0	(1)	13.664
- Attrezzatura varia e minuta	31.081	290	0	552	0	2.372	34.295
- contributi in c/ impianti	(759)	0	0	0	0	0	(759)
	<b>209.094</b>	<b>290</b>	<b>(858)</b>	<b>14.237</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>222.813</b>
<b>Immobilitazioni in corso e acconti</b>							
- Fabbricati	15.255	25.527	0	(6.241)	0	0	34.541
- Materiale rotabile	960.955	884.334	0	(1.250.900)	0	0	594.389
- Impianti, fabbricati e dotazioni tecniche	31.745	57.473	(2.683)	(60.495)	22.775	0	48.815
- Totale Immobilizzazioni in corso	<b>1.007.955</b>	<b>967.334</b>	<b>(2.683)</b>	<b>(1.317.636)</b>	<b>22.775</b>	<b>0</b>	<b>677.745</b>
- Anticipi a fornitori	2.864	0	0	0	0	(719)	2.145
- contributi in c/ impianti	(13.039)	(35.872)	0	35.308	0	0	(13.603)
	<b>997.780</b>	<b>931.462</b>	<b>(2.683)</b>	<b>(1.282.328)</b>	<b>22.775</b>	<b>(719)</b>	<b>666.287</b>
<b>TOTALE</b>	<b>13.170.872</b>	<b>931.752</b>	<b>(3.541)</b>	<b>0</b>	<b>723.166</b>	<b>(252.904)</b>	<b>14.569.345</b>

Gli incrementi iscritti nella colonna “Variazioni da scissioni” pari a 723.166 mila euro si riferiscono all’operazione di scissione parziale da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di Trenitalia S.p.A. che ha comportato l’assegnazione a quest’ultima di n. 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di n. 20 porzioni di aree complementari rispetto agli impianti già nella titolarità giuridica o disponibilità di Trenitalia., già ampiamente descritta nella “Relazione sulla Gestione”, cui si rinvia.

L’incremento della voce materiale rotabile, iscritti nella corrispondente voce della colonna “Trasferimento da Lic”, pari ad euro 1.242.359 mila, si riferisce al valore del materiale rotabile entrato in esercizio, ad interventi di manutenzioni incrementative e ad installazioni di nuove tecnologie, in particolare ci si riferisce a:

- acquisto di 11 convogli ETR 600 “Tilting” ad assetto variabile che consentono di viaggiare ad alte velocità anche sui percorsi tortuosi che saranno destinati al prodotto Frecciargento (238 milioni di euro);
- acquisto di 5 convogli ETR 470, acquistati dalla società Cisalpino a seguito della chiusura dell’attività di trasporto di detta società (61 milioni di euro), che, insieme alle carrozze e loco E 414 ristrutturare e adeguate per la flotta Eurostar City, saranno utilizzati per l’offerta Frecciabianca;
- acquisto di 5 carri “Megafret” e 165 carri “S11 telonati” (17 milioni di euro);
- acquisto di 55 locomotive E464 per il trasporto regionale (143 milioni di euro);
- acquisto di 25 carrozze Vivalto per il trasporto regionale (28 milioni di euro);
- interventi di revamping che hanno riguardato principalmente la riqualificazione e ampliamento di convogli TAF e carrozze Media Distanza (180 milioni di euro);
- interventi di manutenzione di secondo livello (314 milioni di euro);
- installazione Tecnologie Bordo Treno (124 milioni di euro)

I contributi in conto impianti iscritto nella colonna “Trasferimenti da Lic” (35.308 mila euro) rappresentano quanto corrisposto dalle Regioni, per la riqualificazione del materiale rotabile impiegato per il trasporto locale incassato nel 2009 e negli esercizi precedenti a fronte di cespiti passati in esercizio.

I lavori in corso, il cui saldo di fine periodo ammonta a 666.287 mila euro, si riferiscono prevalentemente a Materiale Rotabile non ancora immesso in esercizio.

L’incremento della voce “Contributi in conto impianti”, pari a 35.872 mila euro, ha riguardato gli incassi relativi ai contributi corrisposti dagli Enti Pubblici, sulla base degli accordi pattuiti con gli stessi, soprattutto per la riqualificazione del materiale rotabile. I maggiori incassi del 2009 hanno soprattutto riguardato:

- per 22.554 mila euro, incassi dalla Regione Piemonte per l’acquisto di convogli a bassa frequentazione e loco E464;
- per 4.984 mila euro, incassi dalla regione Lazio per l’acquisto di convogli doppio piano e locomotive E464;
- per 4.400 mila euro, incassi dalla regione Toscana per l’acquisto di convogli doppio piano e locomotive E464;
- per 3.374 mila euro, incassi dalla regione Liguria per l’acquisto di convogli Taf e per il rinnovo del parco rotabili circolante nella regione;

Al 31 dicembre 2009 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, ad eccezione delle garanzie espressamente indicate nei conti d’ordine.

La tabella che segue riepiloga i movimenti del fondo ammortamento e svalutazione:

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (valori in €/000)	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						Valori al 31.12.2009
	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	
<b>Terreni e fabbricati</b>							
- Terreni	57.860	0	0	0	15.927	8.590	82.377
- Fabbricati	300.765	10.430	0	0	55.391	(111.394)	255.192
- Costruzioni leggere	375	128	0	0	0	0	503
	<b>359.000</b>	<b>10.558</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>71.318</b>	<b>(102.804)</b>	<b>338.072</b>
<b>Impianti e macchinario</b>							
- Materiale rotabile	3.859.485	653.328	0	0	0	(153.728)	4.359.085
- Impianti d'officina	175.402	19.784	0	0	16.508	(23)	211.671
	<b>4.034.887</b>	<b>673.112</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16.508</b>	<b>(153.751)</b>	<b>4.570.756</b>
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>							
- Macchinari e attrezzatura	55.045	12.486	0	0	0	29	67.560
- Mezzi di carico, scarico e trasportati	7.936	1.569	0	0	0	393	9.898
- Impianti interni di comunicazione	7.419	670	0	0	0	(1)	8.088
	<b>70.400</b>	<b>14.725</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>421</b>	<b>85.546</b>
<b>Altri beni</b>							
- Autoveicoli	5.049	768	(62)	0	0	43	5.798
- Mobili e arredi	16.354	2.407	(664)	0	0	(2.159)	15.938
- Macchine da ufficio	103.517	13.323	(54)	0	0	19	116.805
- Telefoni cellulari	5.970	2.725	0	0	0	0	8.695
- Attrezzatura varia e minuta	19.841	3.197	(1)	0	0	2.115	25.152
- contributi in c/ impianti	0						
	<b>150.731</b>	<b>22.420</b>	<b>(781)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>172.388</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.615.018</b>	<b>720.815</b>	<b>(781)</b>	<b>0</b>	<b>87.826</b>	<b>(256.116)</b>	<b>5.166.762</b>

La colonna “Incrementi” riporta gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali effettuati nell’esercizio 2009.

Nell’esercizio 2009 è stato riesaminato il criterio di ammortamento adottato per i terreni strumentali sui beni oggetto della scissione del 2007 in considerazione del fatto che non subiscono deperimento in base all’utilizzo, dal presente esercizio non vengono più ammortizzati. Tale variazione di criterio ha comportato, rispetto al 2008, un beneficio a conto economico di circa 2.150 mila euro.

La tabella che segue riassume i movimenti netti avvenuti nel corso del 2009

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORE NETTO							
	Valori in €/000	Valori al 31.12.2008	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC	Variazioni da scissioni	Altre variazioni	Valori al 31.12.2009
<b>Terreni e fabbricati</b>								
- Terreni		427.146	0	0	0	299.480	90.147	816.773
- Fabbricati		437.790	(10.430)	0	2.346	240.332	(82.197)	587.841
- Costruzioni leggere		5.972	(128)	0	50	0	0	5.894
		<b>870.908</b>	<b>(10.558)</b>	<b>0</b>	<b>2.396</b>	<b>539.812</b>	<b>7.950</b>	<b>1.410.508</b>
<b>Impianti e macchinario</b>								
- Materiale rotabile		6.673.016	(662.172)	0	1.242.359	0	(1.304)	7.251.899
- contributi in c/ impianti		(338.955)	0	0	(35.308)	0	428	(373.835)
- <b>Totale Materiale rotabile</b>		<b>6.334.061</b>	<b>(662.172)</b>	<b>0</b>	<b>1.207.051</b>	<b>0</b>	<b>(876)</b>	<b>6.878.064</b>
- Impianti d'officina		220.512	(19.784)	0	50.351	72.752	4.515	328.346
- contributi in c/ impianti		(856)	0	0	0	0	0	(856)
- Totale Impianti di officina		<b>219.656</b>	<b>(19.784)</b>	<b>0</b>	<b>50.351</b>	<b>72.752</b>	<b>4.515</b>	<b>327.490</b>
		<b>6.553.717</b>	<b>(681.956)</b>	<b>0</b>	<b>1.257.402</b>	<b>72.752</b>	<b>3.639</b>	<b>7.205.554</b>
<b>Attrezzature industriali e commerciali</b>								
- Macchinari e attrezzatura		66.029	(12.486)	0	7.202	0	436	61.181
- Mezzi di carico, scarico e trasp.interno		8.105	(1.569)	0	1.001	0	716	8.253
- Impianti interni di comunicazione		952	(670)	0	90	0	1	373
		<b>75.086</b>	<b>(14.725)</b>	<b>0</b>	<b>8.293</b>	<b>0</b>	<b>1.153</b>	<b>69.807</b>
<b>Altri beni</b>								
- Autoveicoli		1.690	(768)	(7)	108	0	31	1.054
- Mobili e arredi		8.928	(2.407)	(71)	1.172	0	(263)	7.359
- Macchine da ufficio		33.684	(13.323)	0	8.291	0	8	28.660
- Telefoni cellulari		3.580	(2.725)	1	4.114	0	0	4.970
- Attrezzatura varia e minuta		11.240	(2.907)	1	552	0	257	9.143
- contributi in c/ impianti		(759)	0	0	0	0	0	(759)
		<b>58.363</b>	<b>(22.130)</b>	<b>(76)</b>	<b>14.237</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>50.427</b>
<b>Immobilizzazioni in corso e acconti</b>								
- Fabbricati		15.255	25.527	0	(6.241)	0	0	34.541
- Materiale rotabile		960.955	884.334	0	(1.250.900)	0	0	594.389
- Impianti, fabbricati e dotazioni tecniche		31.745	57.473	(2.683)	(60.495)	22.775	0	48.815
- <b>Totale Immobilizzazioni in corso</b>		<b>1.007.955</b>	<b>967.334</b>	<b>(2.683)</b>	<b>(1.317.636)</b>	<b>22.775</b>	<b>0</b>	<b>677.745</b>
- Anticipi a fornitori		2.864	0	0	0	0	(719)	2.145
- contributi in c/ impianti		(13.039)	(35.872)	0	35.308	0	0	(13.603)
		<b>997.780</b>	<b>931.462</b>	<b>(2.683)</b>	<b>(1.282.328)</b>	<b>22.775</b>	<b>(719)</b>	<b>666.287</b>
<b>TOTALE</b>		<b>8.555.854</b>	<b>202.093</b>	<b>(2.759)</b>	<b>0</b>	<b>635.339</b>	<b>12.056</b>	<b>9.402.583</b>

La colonna “Altre variazioni” comprende, nella voce “Terreni e fabbricati” la riclassifica del valore dei “terreni” dalla voce “Fabbricati”. Tale riclassifica è stata effettuata per una migliore rappresentazione del valore degli immobili, scorporando dagli stessi il valore dei terreni sui quali insistono. La riclassifica ha interessato per un valore netto di 90.147 mila euro (di cui 50.878 mila euro riguardano la rivalutazione effettuata nel 2008). La stessa ha comportato un beneficio a conto economico, per minori ammortamenti dei fabbricati, pari a 2.587 mila euro.

Viceversa, il valore del “materiale rotabile” si riferisce a quei rotabili dismessi dal ciclo produttivo e portati nell’attivo circolante in attesa della loro cessione, al netto dei valori dei rotabili recuperati all’esercizio.

Nel seguito viene riportata l’informativa sulla rivalutazione di legge per tipologia di immobilizzazione (Tabella 4). Si precisa, come già evidenziato nei commenti precedenti, la rivalutazione, a seguito dello scorporo dei sedimi dai fabbricati, è stata riclassificata per euro 50.878 mila euro nella voce terreni.

Tabella 4

TIPOLOGIA DEL BENE	RIVALUTAZIONE EX LEGE AL LORDO AMMORTAMENTI	RIVALUTAZIONE EX LEGE AL NETTO AMMORTAMENTI
	<b>Rivalutazioni 2008</b>	<b>al 31.12.2009</b>
	Legge n. 2 del 28/01/2009	Legge n. 2 del 28/01/2009
<b>Terreni</b>	50.878	50.878
<b>Fabbricati</b>	139.100	136.179
	<b>189.978</b>	<b>187.057</b>

### Immobilizzazioni finanziarie

La posta, che comprende il valore delle partecipazioni e dei depositi cauzionali, ammonta a 87.925 mila euro con una variazione in diminuzione di 24.515 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

### Partecipazioni

Al 31 dicembre 2009, il valore delle partecipazioni è di 87.309 mila euro e diminuisce, rispetto all'esercizio precedente, di 24.574 mila euro.

La natura dei rapporti intercorrenti con le principali società controllate e collegate è analizzata nella Relazione sull'andamento della gestione, cui si rinvia. Nelle pagine che seguono viene fornita una sintesi delle variazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

### Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a 75.569 mila euro e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	
<b>Costo originario</b>				
Italcontainer S.p.A.	7.159		(7.159)	-
Cemat S.p.A.	20.643		(20.643)	-
Serfer S.r.l.	7.088			7.088
Trenitalia Logistic France Sas	1.350			1.350
Cisalpino AG	55.509			55.509
Trenitalia Le Nord S.r.l.		3.060		3.060
TX Logistik AG	9.875			9.875
<b>Totale (a)</b>	<b>101.624</b>	<b>3.060</b>	<b>(27.802)</b>	<b>76.882</b>
<b>Fondo svalutazione</b>				
Italcontainer S.p.A.	2.900		(2.900)	-
Trenitalia Logistic France Sas	1.166	147		1.313
<b>Totale (b)</b>	<b>4.066</b>	<b>147</b>	<b>-</b>	<b>1.313</b>
<b>Valore netto</b>				
Italcontainer S.p.A.	4.259	-	(4.259)	-
Cemat S.p.A.	20.643	-	(20.643)	-
Serfer S.r.l.	7.088	-		7.088
Trenitalia Logistic France Sas	184	(147)		37
Cisalpino AG	55.509			55.509
Trenitalia Le Nord S.r.l.	0	3.060	-	3.060
TX Logistik AG	9.875			9.875
<b>TOTALE (a - b)</b>	<b>97.558</b>	<b>2.913</b>	<b>(24.902)</b>	<b>75.569</b>

La variazione del valore delle partecipazioni in imprese controllate sono dovute:

- alla cessione delle partecipazioni in Italcontainer S.p.A. e Cemat S.p.A. alla consociata FS Logistica S.p.A., deliberata dal CdA di Trenitalia il 14 aprile. La vendita della partecipazione in Cemat si è perfezionata con atto del 1 luglio 2009 al prezzo di 19.532 mila euro, corrispondente al valore del PN alla data del 31 maggio, con una minusvalenza di 1.111 mila euro. La vendita della partecipazione in Italcontainer si è, invece, perfezionata con atto del 21 luglio 2009 al prezzo di euro 2.642 mila, corrispondente al valore del PN al 30 giugno, con una minusvalenza di 1.618 mila euro. Entrambe le minusvalenze sono state iscritte alla voce “E.21.a – oneri straordinari – minusvalenze da alienazioni” del conto economico;
- alla riduzione del valore della partecipazione in Trenitalia Logistic France per allineare il valore della partecipazione al PN al 31 dicembre 2009, mediante accantonamento al fondo svalutazione partecipazioni. Si precisa inoltre che, a seguito di quanto deliberato nell’Assemblea Generale del 29 dicembre 2009 per far fronte alle perdite stimate al 31 dicembre 2009 che avrebbero generato un patrimonio netto negativo, si è proceduto in pari data al parziale ripianamento della perdita dell’esercizio, mediante rinuncia ai crediti per euro 200.000;

- all'incremento per la costituzione in data 31 luglio 2009 della società Trenitalia – le Nord S.r.l., cui Trenitalia partecipa per il 50%. La società ha come oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale all'interno del territorio della Regione Lombardia. Il valore della partecipazione, pari a 3.060 mila euro è dovuto al versamento per la costituzione effettuato in data 31 luglio 2009 per euro 60 mila ed a quello effettuato in data 13 novembre per euro 3000 mila per aumento del capitale della stessa, giusta delibera assembleare del 30 ottobre 2009.

### Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a 10.684 mila euro presentando un decremento di 1.164 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008 e si compone come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Riclassifiche	
<b>Costo originario</b>				
Artesia Sas	110			110
TILO SA	650			650
WISCO S.p.A.	7.651			7.651
Logistica SA	18			18
Pol Rail S.r.l.	2.091			2.091
East-Rail S.r.l.	57			57
Alpe Adria S.p.A.	282		(282)	0
FS Formazione S.p.A.	204			204
The Sixth S.r.l.	2.278,0			2.278
<b>Totale a)</b>	<b>13.341</b>	-	(282)	<b>13.059</b>
<b>Fondo svalutazione</b>				
Pol Rail S.r.l.		200		200
East-Rail S.r.l.		38		38
WISCO S.p.A.	1.493	644		2.137
<b>Totale b)</b>	<b>1.493</b>	<b>882</b>	-	<b>2.375</b>
<b>Valore Netto</b>				
Artesia Sas	110			110
TILO SA	650			650
WISCO S.p.A.	6.158	(644)		5.514
Logistica SA	18			18
Pol Rail S.r.l.	2.091	(200)		1.891
East-Rail	57	(38)		19
Alpe Adria S.p.A.	282		(282)	0
FS Formazione S.p.A.	204			204
The Sixth S.r.l.	2.278,0	-		2.278
<b>Totale a-b</b>	<b>11.848</b>	<b>(882)</b>	<b>(282)</b>	<b>10.684</b>

Il decremento della voce in esame è dovuto:

- all'adeguamento del valore della partecipazioni in Wisco S.p.A., East Rail s.r.l. e Pol Rail S.r.l. al Patrimonio Netto al 31 dicembre 2009, in considerazione delle perdite maturate;



- alla riclassifica all'attivo circolante del valore della partecipazione in Alpe Adria S.p.A. in quanto destinata alla vendita alla società FS Logistica S.p.A..

### Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a 1.056 mila euro con una riduzione, rispetto al 31 dicembre 2008 di 1.421 mila euro. Nella tabella che segue sono evidenziate le movimentazioni:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2008	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		Valori al 31.12.2009
		Incrementi	Decrementi	
Interporto Centro Italia-Orte (già Centro Merci O1)	52			52
Fondo svalutazione	(24)	(4)		(28)
	<b>28</b>	<b>(4)</b>	-	<b>24</b>
<b>Consorzio Consel S.c.a.r.l.</b>	<b>1</b>			<b>1</b>
Consorzio Trasporti Integrati	7	3		10
Fondo svalutazione	(4)		4	0
	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>10</b>
<b>Consorzio Unico Campania</b>	<b>28</b>		<b>(1)</b>	<b>27</b>
<b>Eurogateway S.r.l.</b>	<b>75</b>			<b>75</b>
<b>Gestione Servizi Interporto S.r.l</b>	<b>77</b>			<b>77</b>
ICF Intercontainer Interfrigo SA	3.329			3.329
Fondo svalutazione	(1.823)	(1.506)		(3.329)
	<b>1.506</b>	<b>(1.506)</b>	-	<b>0</b>
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	124			124
Fondo svalutazione	(85)	(3)		(88)
	<b>39</b>	<b>(3)</b>	-	<b>36</b>
<b>Interporto Bologna S.p.A.</b>	<b>204</b>			<b>204</b>
<b>Interporto di Padova S.p.A.</b>	<b>316</b>			<b>316</b>
<b>Interporto Toscano A. Vespucci S.p.A.</b>	<b>129</b>			<b>129</b>
Isfort S.p.A.	48			48
Fondo svalutazione		(14)		(14)
	<b>48</b>	<b>(14)</b>	<b>0</b>	<b>34</b>
Verona Cargo Center S.p.A.	10			10
Fondo svalutazione	(7)			(7)
	<b>3</b>	<b>0</b>	-	<b>3</b>
<b>Ralpin AG</b>	<b>20</b>			<b>20</b>
<b>Consorzio Acquario</b>		<b>100</b>		<b>100</b>
<b>Totale</b>	<b>2.477</b>	<b>(1.424)</b>	<b>3</b>	<b>1.056</b>

Le variazioni del valore delle partecipazioni in altre imprese sono dovute:

- alla costituzione del Consorzio Acquario cui Trenitalia partecipa per il 50%. Il Consorzio ha per oggetto la collaborazione tra i consorziati nel trasporto passeggeri su alcune relazioni della Regione Puglia;
- all'allineamento del valore di alcune partecipazioni al loro Patrimonio Netto tenuto conto dei risultati d'esercizio e di quelli prospettici;

- all'azzeramento del valore della partecipazione in ICF a seguito di quanto emerso dal verbale dell'Assemblea Generale del 29 ottobre 2009 che prevedeva un risultato negativo tale da azzerare il PN e la conseguente proposta di messa in liquidazione della società.

Si riporta, qui di seguito, il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza, desunte dal progetto di bilancio delle società al 31 dicembre 2009.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) di periodo	Patrimonio netto	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2009 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Controllate</b>							
Trenitalia - Le Nord s.r.l.	6120	20	6140	50%	3070	3060	(10)
Serfer S.r.l.	5.000	274	8.242	100%	8.242	7.088	(1.154)
Cisalpino AG (*)	109.525	31.525	182.446	50%	91.223	55.509	(35.714)
TX Logistic AG	286	8.099	28.946	51%	14.762	9.875	(4.887)
Trenitalia Logistic France Sas	1.350	(144)	37	100%	37	37	0
<b>Totale</b>	<b>122.281</b>	<b>39.774</b>	<b>225.811</b>		<b>117.334</b>	<b>75.569</b>	<b>(41.765)</b>
<b>Collegate:</b>							
Artesia Sas	220	103	576	50%	288	110	(178)
Tilo SA (*)	1.346	463	1.832	50%	916	650	(266)
Wisco S.p.a.	15.615	(1.314)	11.254	49%	5.514	5.514	0
Logistica SA (**)	37	1.099	1.490	50%	745	18	(727)
Fs Formazione S.p.a.	637	1	850	25%	211	204	(7)
Pol rail S.r.l. (**)	2.000	(400)	3.300	50%	1.650	1.891	241
East-rail S.r.l.	130	(130)	58	32%	19	19	0
The Sixth S.r.l.	6.700	(52)	6.683	34%	2.272	2.278	6
<b>Totale</b>	<b>26.685</b>	<b>(230)</b>	<b>26.043</b>		<b>11.615</b>	<b>10.684</b>	<b>(930)</b>

(\*) Cambio franco svizzero - medio 2009: 0,6661; al 31.12.2009: 0,674

(\*\*) dato provvisorio

(\*\*\*) dati riferiti al 31.12.2008 - La società chiude in bilancio entro il 30.6.2009

Si precisa che la valutazione delle immobilizzazioni finanziarie al fair value non è stata determinata per mancanza degli elementi necessari, così come previsto all'art. 2427-bis comma 4 del codice civile.

A completamento dell'informativa fornita, nella seguente tabella, si riporta l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
<b>Controllate:</b>	
Serfer S.r.l.	Genova, Via Rolla 22r
Cisalpino AG	Bern, Parkterrasse 10
Trenitalia Logistic France SAS	Paris, 182 rue Lafayette
TX Logistik AG	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85
Trenitalia - Le NORD S.r.l.	Milano, Via Pietro Paleocapa 6
<b>Collegate:</b>	
Artesia S.a.s.	Paris, 24 rue de Londres
Pol Rail S.r.l.	Roma, Via Mantova 1
East Rail S.r.l.	Trieste, Via Carlo Ghega 1
Logistica SA	Levallois-Perret, 7 Rue Pablo Neruda
FS Formazione S.p.A.	Roma, Piazza della Croce Rossa 1
TILO SA	Chiasso (CH) - Corso S. Gottardo
Wisco S.p.A.	Monza, Via Borgazzi 27
The Sixth S.r.l.	Genova, porto di Prà-Voltri

### **Immobilizzazioni finanziarie: Crediti**

La voce, riferita principalmente a depositi cauzionali per utenze, ammonta a 616 mila euro ed aumenta di 58 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Il totale importo del credito è esigibile entro i 5 anni.

**ATTIVO CIRCOLANTE****Rimanenze**

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 701.759 mila euro e registrano una variazione in aumento di 41.746 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. La loro composizione è evidenziata nella tabella sottostante:

<b>Rimanenze</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenza</b>
<i>Materie prime, sussidiarie e di consumo</i>	893.304	841.345	51.959
Fondo svalutazione	(204.186)	(186.800)	(17.386)
Valore netto	<b>689.118</b>	<b>654.545</b>	<b>34.573</b>
<i>Lavori in corso su ordinazione</i>	<b>2.816</b>	<b>0</b>	<b>2.816</b>
<i>Prodotti finiti e merci</i>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>0</b>
<i>Cespiti radiati da alienare</i>			
- Materiale rotabile radiato da alienare	65.739	77.114	(11.375)
- Fondo svalutazione	(56.013)	(71.743)	15.730
Valore netto	<b>9.726</b>	<b>5.371</b>	<b>4.355</b>
- Altri cespiti radiati da alienare	835	833	2
- Fondo svalutazione	(793)	(793)	0
Valore netto	<b>42</b>	<b>40</b>	<b>2</b>
Totale cespiti da alienare	<b>9.768</b>	<b>5.411</b>	<b>4.357</b>
<b>TOTALE</b>	<b>701.759</b>	<b>660.013</b>	<b>41.746</b>

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo rispetto all'esercizio precedente evidenziano un aumento di 51.959 mila euro, riconducibile principalmente alla necessità di dotare le strutture che gestiscono le manutenzioni dei rotabili dei materiali necessari per la loro sostituzione e riparazione. Tale aumento è in parte riassorbito dall'incremento del fondo svalutazione a seguito dell'accantonamento effettuato nell'esercizio di 17.386 mila euro determinato in coerenza con quanto previsto dai criteri di svalutazione della società.

I lavori in corso su ordinazione si attestano a 2.816 mila euro e rappresentano lo stato avanzamento alla fine dell'esercizio delle commesse di manutenzioni sui rotabili di proprietà della consociata RFI S.p.A., lo scorso anno tale voce non presentava valori.

I cespiti radiati da alienare, che ammontano a 9.768 mila euro, hanno avuto, nel corso del 2009, la seguente movimentazione:

<b>Cespiti radiati da alienare</b>	<b>Valori al 31.12.2008</b>	<b>Incrementi</b>	<b>Decrementi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Valori al 31.12.2009</b>
<i>Materiale rotabile radiato da alienare</i>	77.114	16.088	(27.463)	0	<b>65.739</b>
Fondo svalutazione	(71.743)	(2.083)	19.995	(2.182)	<b>(56.013)</b>
	<b>5.371</b>	<b>14.005</b>	<b>(7.468)</b>	<b>(2.182)</b>	<b>9.726</b>
<i>Altri cespiti radiati da alienare</i>	0				<b>0</b>
Impianti d'officina	0				<b>0</b>
Altri cespiti	833	2			<b>835</b>
Fondo svalutazione	(793)				<b>(793)</b>
	<b>40</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>42</b>
<b>Totale cespiti radiati da alienare</b>	<b>5.411</b>	<b>14.007</b>	<b>(7.468)</b>	<b>(2.182)</b>	<b>9.768</b>

Gli incrementi (16.090 mila euro) si riferiscono a materiale rotabile escluso dal parco operativo in quanto non più idoneo all'esercizio commerciale.

I decrementi dell'anno includono il valore netto dei rotabili recuperati all'esercizio ferroviario (6.440 mila euro). Il materiale rotabile venduto nell'anno ha generato plusvalenze per 6.336 mila euro e minusvalenze per 19.995 mila euro, a fronte del quale è stato utilizzato il relativo fondo svalutazione.

Il fondo svalutazione è stato incrementato complessivamente di 4.265 mila euro in relazione ai presumibili futuri minori valori di recupero derivanti dalle vendite. Tale incremento ha interessato il conto economico per 2.083 mila euro, mentre la differenza (2.182 mila euro) deriva dalla riclassifica di quanto accantonato a fondo rischi negli esercizi precedenti a fronte di valutazioni di potenziali perdite derivanti dalle dismissioni di rotabili dal parco operativo, concretizzatesi nel corso dell'anno.

Il saldo della voce "materiale rotabile da alienare", al netto del relativo fondo, rappresenta il presumibile valore di realizzo stimato dalle competenti strutture.

## **Crediti**

La posta ammonta a 2.312.031 mila euro e mostra un incremento complessivo, rispetto al 31 dicembre 2008, di 607.006 mila euro.

### **Crediti: Verso clienti**

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1.846.203 mila euro e si incrementano, rispetto all'esercizio precedente, di 819.834 mila euro.

Nella tabella che segue si riporta la loro ripartizione nelle principali categorie:

Crediti per tipologia di clienti	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
1 <i>Clienti ordinari</i>	215.198	181.597	33.601
Fondo svalutazione	(28.834)	(30.629)	1.795
<i>Valore netto 1</i>	<b>186.364</b>	<b>150.968</b>	<b>35.396</b>
2 <i>Clienti per irregolarità di viaggio</i>	4.240	4.620	(380)
<i>Valore netto 2</i>	<b>4.240</b>	<b>4.620</b>	<b>(380)</b>
3 <i>Contratto di servizio</i>	1.532.040	655.396	876.644
Fondo svalutazione	(7.763)	(7.763)	0
<i>Valore netto 3</i>	<b>1.524.277</b>	<b>647.633</b>	<b>876.644</b>
4 <i>Amministrazioni dello Stato</i>	72.671	90.319	(17.648)
Fondo svalutazione	(6.999)	(6.517)	(482)
<i>Valore netto 4</i>	<b>65.672</b>	<b>83.802</b>	<b>(18.130)</b>
5 <i>Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto</i>			
Ferrovie estere	40.754	65.245	(24.491)
Fondo svalutazione		0	0
	<b>40.754</b>	<b>65.245</b>	<b>(24.491)</b>
Ferrovie in concessione e altre aziende di trasporto	8.414	51.475	(43.061)
	<b>8.414</b>	<b>51.475</b>	<b>(43.061)</b>
Agenzie	36.811	40.570	(3.759)
Fondo svalutazione	(20.624)	(18.618)	(2.006)
	<b>16.187</b>	<b>21.952</b>	<b>(5.765)</b>
<i>Valore netto 5</i>	<b>65.355</b>	<b>138.672</b>	<b>(73.317)</b>
6 <i>Collegate di gruppo</i>			
Ferrovie Nord Milano		190	(190)
Friuli Terminal Gate S.p.A.	2	2	0
Sinter Inland Terminal S.p.A.	5	5	0
L.T.F. Lyon Tourin Ferroviaire	20	16	4
Sideuropa S.r.l. in liquidazione	231	459	(228)
T.S.F. S.p.A.	36	4	32
Eurogateway Srl	8	5	3
<i>Valore lordo</i>	<b>302</b>	<b>681</b>	<b>(379)</b>
Fondo Svalutazione			
Sideuropa S.r.l.	(7)	(7)	0
<i>Valore netto 6</i>	<b>295</b>	<b>674</b>	<b>(379)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.846.203</b>	<b>1.026.369</b>	<b>819.834</b>

I crediti verso clienti si incrementano di 33.601 mila euro. Tale incremento è riconducibile prevalentemente all'incremento dei crediti per fatture da emettere per ricavi da traffico merci rilevato a fine esercizio (23.879 mila euro).

I crediti per irregolarità di viaggio sono esposti già al netto del relativo fondo svalutazione crediti, pari a 87.668 mila euro.

I crediti derivanti da Contratto di Servizio Pubblico sono aumentati complessivamente di 876.644 mila euro per effetto combinato dell'incremento dei crediti verso Ministero dell'Economia e delle Finanze ( 886.260 mila euro) e della diminuzione dei crediti verso le Regioni per contratto di servizio pubblico (-9.616 mila euro). Le Amministrazioni che registrano la maggiore variazione per detti crediti sono il Lazio (-119.344 mila euro), la Campania (+ 25.776 mila euro), la Lombardia (+20.232 mila euro), la Liguria (+ 16.044 mila euro) e la Puglia (+18.200 mila euro), il Piemonte (+36.762 mila euro), il Friuli Venezia Giulia (-3.273 mila euro) e le Marche (-3.951 mila euro).

La riduzione dei crediti verso le Amministrazioni dello Stato per 17.648 mila euro è riconducibile allo sblocco dei pagamenti da essi effettuati a tale titolo.

La voce “Crediti verso ferrovie estere” si riduce di 24.491 mila euro rispetto al 31 dicembre dello scorso anno, per l’effetto combinato della diminuzione dei ricavi da traffico internazionale e delle regolazioni finanziarie in ambito BCC avvenute a fine esercizio.

La variazione in diminuzione delle Altre Aziende di trasporto, pari a 43.061 mila euro, è principalmente dovuta alla regolazione finanziaria di fatturazioni relative ad anni precedenti.

Nella tabella seguente si riporta la movimentazione dell’esercizio del fondo svalutazione crediti verso clienti:

<b>Fondo svalutazione crediti verso clienti</b>	<b>Saldo al 31.12.2008</b>	<b>Acc.ni</b>	<b>Utilizzi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>Saldo al 31.12.2009</b>
Clienti ordinari	(30.629)	(1.589)	241	3.143	(28.834)
Clienti per irregolarità di viaggio	(64.804)	(27.695)	4.811		(87.688)
Amministrazioni dello Stato	(14.280)			(482)	(14.762)
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto:					
- Agenzie	(18.618)			(2.006)	(20.624)
Collegate di gruppo	(7)				(7)
<b>TOTALE</b>	<b>(128.338)</b>	<b>(29.284)</b>	<b>5.052</b>	<b>655</b>	<b>(151.915)</b>

L’accantonamento del 2009 è quasi totalmente riferito all’incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio ( 27.695 mila euro).

Il decremento del fondo svalutazione riportato nella colonna “riclassifiche” ( 655 mila euro) è dovuto alla riallocazione di quota parte del fondo svalutazione crediti da “Clienti ordinari” a “Crediti verso altri”.

### **Crediti: Verso imprese controllate**

La voce ammonta complessivamente a 66.021 mila euro e, rispetto all’esercizio precedente, diminuisce di 10.710 mila euro.

I crediti vantati nei confronti di ciascuna società controllata, sia direttamente che indirettamente, sono riportati nella tabella seguente:

<b>Imprese controllate</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
<b>Commerciali</b>			
Cemat S.p.A.	0	25.584	(25.584)
Ferport Napoli S.r.l.	29	20	9
Ferport S.r.l.in liquidazione	44	53	(9)
Italcontainer S.p.A.		17.909	(17.909)
Serfer S.r.l.	1.506	2.506	(1.000)
Tx Logistik AG	4.226	2.873	1.353
Trenitalia Le Nord	33.718	0	33.718
Trenitalia Logistic France Sas	140	10	130
Cisalpino AG	20.129	25.681	(5.552)
<i>Totale netto</i>	<b>59.792</b>	<b>74.636</b>	<b>(14.844)</b>
<b>Altri crediti</b>			
Cemat S.p.A.	0	55	(55)
Italcontainer S.p.A.	0	0	0
Trenitalia Le Nord	2.146	0	2.146
Tx Logistik AG	293	0	293
	<b>2.439</b>	<b>55</b>	<b>2.384</b>
<b>Crediti finanziari:</b>			
Trenitalia Le Nord	1.750	0	1.750
Tx Logistik AG	2.040	2.040	0
<i>Totale lordo</i>	<b>3.790</b>	<b>2.040</b>	<b>1.750</b>
<b>TOTALE</b>	<b>66.021</b>	<b>76.731</b>	<b>(10.710)</b>

Il decremento dei crediti, che ammonta a 14.844 mila euro, si riferisce ai rapporti di natura commerciale ed è riconducibile all'effetto combinato:

- della riclassifica dei crediti verso Cemat S.p.A. e verso Italcontainer S.p.A. alla voce crediti vs altre consociate a seguito della cessioni delle quote di partecipazione delle due società a FS Logistica e il decremento verso Cisalpino AG (5.552 mila euro) per la riduzione dell'offerta dei servizi;
- dell'incremento dei crediti verso la società Trenitalia Le Nord (33.718 mila euro) per il riaddebito di servizi forniti a TLN, previsti nel contratto di affitto di Ramo d'azienda stipulato ad ottobre 2009.
- Dell'incremento degli altri crediti, che ammontano a 2.439 mila euro, principalmente dovuti alle anticipazioni per pagamento delle imposte e contributi per conto di Trenitalia Le Nord (2.146 mila euro).

I "crediti finanziari" riguardano il finanziamento concesso alla società TX Logistik AG. (2.040 mila euro) in esercizi precedenti ed il credito verso la società Trenitalia Le Nord (1.750 mila euro) per i pagamenti anticipati per loro conto come definito negli accordi tra gli azionisti.

### **Crediti: Verso imprese collegate**

La voce mostra un saldo complessivo di 6.262 mila euro, e si incrementa rispetto all'esercizio



precedente di 2.198 mila euro.

I crediti verso le controparti sono dettagliati nella tabella seguente e si riferiscono soprattutto a rapporti di natura commerciale:

<b>Imprese collegate</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
<b>Commerciali</b>			
Alpe Adria S.p.A.	2.369	1.639	730
Artesia Sas	19	13	6
East Rail S.r.l.	91	157	(66)
Fs Formazione S.p.A.	0	0	0
Pol Rail Italia S.p.A.	2.198	512	1.686
The Sixt S.r.l.	1	0	1
Tilo SA	6	82	(76)
Wisco S.p.A.	328	411	(83)
	<b>5.012</b>	<b>2.814</b>	<b>2.198</b>
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
<i>Totale netto</i>	<b>5.012</b>	<b>2.814</b>	<b>2.198</b>
<b>Crediti finanziari</b>			
Logistica S.A.	1.250	1.250	0
	<b>1.250</b>	<b>1.250</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>6.262</b>	<b>4.064</b>	<b>2.198</b>

L'incremento della voce è dovuta principalmente all'aumento dei crediti verso la società Pol Rail Italia (1.686 mila euro) per effetto dell'incremento dell'attività della società collegata.

I "crediti finanziari" riguardano il finanziamento concesso in esercizi precedenti alla società Logistica S.A.

### **Crediti: Verso controllanti**

La voce ammonta a 88.230 mila euro e si riduce rispetto all'esercizio precedente di 246.901 mila euro.

Il suo dettaglio, per tipologia di credito, è il seguente:

<b>Imprese controllanti</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
Entro l'esercizio:			
Commerciali	354	667	(313)
Erario per I.V.A. di Gruppo	81.735	329.409	(247.674)
Credito d'imposta	1.056	538	518
Altri crediti non commerciali	46	291	(245)
<b>Totale lordo</b>	<b>83.191</b>	<b>330.905</b>	<b>(247.714)</b>
Oltre l'esercizio:			
Erario per I.V.A. di Gruppo	5.039	4.226	813
<b>Totale lordo</b>	<b>5.039</b>	<b>4.226</b>	<b>813</b>
<b>TOTALE</b>	<b>88.230</b>	<b>335.131</b>	<b>(246.901)</b>

La variazione in diminuzione dei crediti verso la controllante è dovuta principalmente ai rimborsi ricevuti dall'Erario nel corso dell'anno per il credito IVA di gruppo degli anni 2005 e 2006.

### Crediti: Crediti tributari

Nella tabella seguente si dettagliano i crediti tributari che ammontano complessivamente a 64.013 mila euro e si incrementano, rispetto all'esercizio precedente, di 1.824 mila euro:

Crediti tributari	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
IRAP	0	0	0
IRES	602	177	425
Altre	63.411	62.012	1.399
<b>TOTALE</b>	<b>64.013</b>	<b>62.189</b>	<b>1.824</b>

La variazione in aumento è da attribuire:

- alla quota di competenza dell'anno degli interessi legali sull'imposta di registro (1.399 mila euro) versata alla sottoscrizione dell'atto di compravendita del Ramo d'Azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 (Finanziaria 2001). Il rimborso di tale imposta è stato richiesto in data 26 febbraio 2001;
- al credito d'imposta sul dividendo erogato dalla società TX Logistik AG (425 mila euro);

**Crediti: Verso altri**

La voce ammonta a 241.302 mila euro ed aumenta, rispetto al 31 dicembre 2008, di 40.761 mila euro.

I crediti che la compongono sono dettagliati nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Ministero dell'Economia e delle Finanze	35.045	27.909	7.136
Personale	8.259	4.812	3.447
Acconti a fornitori	7.919	283	7.636
Istituti Previdenziali e di sicurezza sociale	5.972	7.812	(1.840)
Debitori diversi	19.003	16.014	2.989
Totale altri crediti verso terzi	<b>76.198</b>	<b>56.830</b>	<b>19.368</b>
Crediti verso consociate	<b>177.975</b>	<b>154.731</b>	<b>23.244</b>
<i>Valore lordo</i>	<b>254.173</b>	<b>211.561</b>	<b>42.612</b>
Fondo svalutazione			
-consociate	(9.087)	(7.891)	(1.196)
-Altri	(3.784)	(3.129)	(655)
<b>TOTALE</b>	<b>241.302</b>	<b>200.541</b>	<b>40.761</b>

La variazione in aumento del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze deriva principalmente dai contributi riconosciuti a favore dell'attività sperimentale condotta da Trenitalia per il tramite della società AFA riferita agli esercizi 2006 e 2008.

I crediti netti verso le consociate si incrementano complessivamente di 22.048 mila euro. Si evidenzia di seguito il loro dettaglio al netto del fondo:

Crediti verso Consociate	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>Commerciali</b>			
Cemat S.p.A.	23.520	0	23.520
Cento Stazioni S.p.A.	20	31	(11)
Fercredit S.p.A.	40	44	(4)
Ferservizi S.p.A.	294	348	(54)
FS Logistica S.p.a.	49.490	74.720	(25.230)
Grandi Stazioni S.p.A.	(2)	556	(558)
Italcertifer S.c.p.A.	1.777	2.322	(545)
Italcontainer S.p.A.	17.264	0	17.264
Italferr S.p.A.	671	844	(173)
Italia logistica S.p.a.	19.348	15.086	4.262
Metropark S.p.A.	13	18	(5)
Nord Est Terminal S.p.a.in liquidazione	(1)	1	(2)
RFI S.p.a.	42.735	35.931	6.804
SAP S.r.l. in liquidazione	83	83	0
SGT S.p.a.	5	11	(6)
Sita S.p.a.	131	68	63
Sogin S.r.l.	69	66	3
TAV S.p.a.	0	17	(17)
Terminali Italia S.r.l.	2	0	2
Tevere PL Scarl	9	7	2
<i>Valore lordo</i>	<b>155.468</b>	<b>130.153</b>	<b>25.315</b>
<b>Fondo svalutazione crediti:</b>			
FS Logistica S.p.a.	(3.120)	(2.753)	(367)
Italcontainer S.p.A.	(14)	0	(14)
Italia logistica S.p.a.	(1.231)	(415)	(816)
Sita S.p.a.	(4.722)	(4.722)	0
<i>Valore netto</i>	<b>(9.087)</b>	<b>(7.890)</b>	<b>(1.197)</b>
	<b>146.381</b>	<b>122.263</b>	<b>24.118</b>
<b>Altri crediti</b>			
Cemat S.p.A.	55	0	55
Ferservizi S.p.a.		0	0
FS Logistica S.p.a.		58	(58)
Italferr S.p.a.	9	32	(23)
R.F.I. S.p.a.	12.239	14.284	(2.045)
Sita S.p.a.	10.204	10.203	1
<b>Totale</b>	<b>22.507</b>	<b>24.577</b>	<b>(2.070)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>168.888</b>	<b>146.840</b>	<b>22.048</b>

La variazione in aumento registrata nei crediti commerciali verso le imprese consociate (25.315 mila euro) dipende quasi esclusivamente alla riclassifica in questa voce dei crediti verso Cemat S.p.A. di 23.520 mila euro (25.584 mila euro nel 2008) e Italcontainer di 17.264 mila euro (17.909 mila euro nel 2008) per effetto del mutato rapporto societario, mentre la variazione in diminuzione è riconducibile ai crediti verso FS Logistica (25.230 mila euro).

#### Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce che ammonta a 282 mila euro, e che si incrementa di tale importo rispetto al 31 dicembre 2008, riguarda la riclassifica del valore della partecipazione nella società Alpe Adria S.p.A. a seguito della delibera del 14 aprile 2009 di cessione della stessa a Italcontainer e non perfezionata al 31 dicembre 2009.

## Disponibilità liquide

La voce ammonta a 37.783 mila euro e diminuisce complessivamente di 18.117 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Nella tabella riportata di seguito si evidenzia la composizione del saldo:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Depositi bancari e postali	10.081	3.469	6.612
Assegni	2	2	0
Denaro e valori in cassa	27.700	49.738	(22.038)
C/C di tesoreria	0	2.691	(2.691)
<b>TOTALE</b>	<b>37.783</b>	<b>55.900</b>	<b>(18.117)</b>

La voce "Depositi bancari e postali" mostra un saldo positivo composto dagli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell'esercizio e che, pertanto, non sono stati ricompresi nel sistema di cash pooling giornaliero operante tra FS e Trenitalia; l'importo più significativo.

La voce "Denaro e Valori in Cassa" rappresenta la quota parte di incassi delle biglietterie versati sui conti correnti bancari di Trenitalia entro il 31 dicembre, ma che gli istituti di credito hanno accreditato con data operazione successiva.

La voce "conto corrente di tesoreria" si decrementa di 2.691 mila euro, a seguito del pagamento dei contributi per Contratto di Servizio Pubblico 2008 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

## RATEI E RISCOINTI

La voce ammonta a 7.978 mila euro e mostra un incremento di 2.935 mila euro rispetto all'esercizio precedente; essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenza
<b>Ratei</b>			
- Interessi attivi	5.037	4.338	699
<b>Risconti</b>			
- Altri risconti attivi	2.941	705	2.236
<b>TOTALE</b>	<b>7.978</b>	<b>5.043</b>	<b>2.935</b>

La voce è principalmente composta dai ratei attivi relativi a interessi su operazioni collar e swap e risconti attivi sui premi assicurativi.

### **Crediti in valuta estera**

La parte più rilevante di essi è generata da rapporti commerciali con la Svizzera come mostrato dal prospetto che segue:

<b>Crediti</b>	<b>Franco Svizzero</b>	<b>Zloty Polacco</b>	<b>Sterlina (GB)</b>	<b>Fiorino Ungherese</b>	<b>Corona Svedese</b>	<b>Leu Romeno</b>
<b>Commerciali</b>						
- Terzi	6.269	153.458	3.566	68.608	25.600	11.447
<b>TOTALE</b>	<b>6.269</b>	<b>153.458</b>	<b>3.566</b>	<b>68.608</b>	<b>25.600</b>	<b>11.447</b>

**PATRIMONIALE: PASSIVO****PATRIMONIO NETTO**

Il valore del Patrimonio netto al 31 dicembre 2009 è pari a 1.809.599 mila euro ed aumenta di 640.747 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Con assemblea straordinaria del 10 settembre 2009 è stata approvato il progetto di scissione parziale da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di n. 11 impianti di manutenzione dei rotabili e di n. 20 porzioni di aree complementari rispetto agli impianti già nella titolarità giuridica o disponibilità di Trenitalia, di cui si è già riferito nella Relazione sulla Gestione. Tale operazione conclusa in data 10 dicembre e con efficacia giuridica a partire dal 31 dicembre 2009, ha consentito una ricapitalizzazione della società Trenitalia con un aumento del Capitale Sociale di 621.106 mila euro.

Nella tabella seguente, la movimentazione del patrimonio netto, avvenuta nel corso dell'anno e descritta ai copoversi precedenti, è riportata in forma schematica.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2008	Destinazione risultato	Ripianamento perdite	Altre variazioni		Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2009
				Scissioni	Incrementi		
Capitale	1.033.358			621.106			1.654.464
Riserva legale	-						-
Riserva da scissione	-						-
Riserva di rivalutazione ex art.15 D.L.185/2008	177.084						177.084
Utile (perdita) portati a nuovo	-	(41.590)					-
Utile (perdita) dell'esercizio	(41.590)	41.590				19.641	19.641
<b>TOTALE</b>	<b>1.168.852</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>621.106</b>	<b>-</b>	<b>19.641</b>	<b>1.809.599</b>

Nel prospetto seguente, invece, 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 31.12.2009 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti		
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distr.ne ai soci
Capitale Sociale	1.654.464	1.654.464				(1.237.229)	
<b>Riserve di utili:</b>							
Riserva legale						(28.238)	
Riserva straordinaria						(57.334)	
Riserva di rivalutazione ex art.15 D.L.185/2008	177.084		177.084				
<b>TOTALE</b>	<b>1.831.548</b>	<b>1.654.464</b>	<b>177.084</b>	-	-	<b>(1.322.801)</b>	-

Il Capitale Sociale di Trenitalia, al 31 dicembre 2009, pari a 1.654.464 mila euro è costituito da n. 3.308.928 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna.

### Fondo per rischi ed oneri

La posta ammonta a 640.245 mila euro e mostra una variazione in aumento di 68.328 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Essa risulta così composta:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Acc.anti	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Fondo imposte differite:	<b>12.894</b>	<b>0</b>	<b>(923)</b>	-	<b>11.971</b>
- IRES	10.971	0	(803)	-	10.168
- IRAP	1.923	0	(120)	-	1.803
Fondo Ristrutturazione Industriale	228.126	19.000	(69.618)		177.508
Fondo per altri rischi ed oneri	330.897	58.205	(24.293)	85.957	450.766
<b>TOTALE</b>	<b>571.917</b>	<b>77.205</b>	<b>(94.834)</b>	<b>85.957</b>	<b>640.245</b>

Il Fondo Imposte differite è stato costituito a seguito della rivalutazione di alcuni fabbricati di officina ai sensi dell'art. 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. "Anti-Crisi"), applicando alla quota parte di ammortamento delle officine (relativa alla sola rivalutazione) una aliquota fiscale del 32,32% (27,5% Ires, 4,82% Irap) su un periodo di riferimento di 10 anni a partire dal 2009, lasso temporale oltre il quale non vi sono sufficienti elementi per effettuare attendibili previsioni. In questo esercizio si è avuto il primo utilizzo del Fondo Imposte differite passive IRAP, pari a 120 mila euro, e IRES per 803 mila euro.

Il Fondo Ristrutturazione include la previsione di spesa necessaria per attuare gli interventi di incentivazione all'esodo e, in misura preponderante, per sostenere le politiche di sostegno al reddito che saranno gestite attraverso il Fondo Bilaterale (parte straordinaria) previsto dalla legge 449/97, di cui si è già riferito nel paragrafo Risorse Umane della Relazione sulla Gestione. Nel corso del 2009 è stato utilizzato per 69.618 mila euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo. Detto Fondo è stato adeguato per 19.000 mila euro



sulla base di previsione di maggior spesa individuale per realizzare il Piano Industriale della Società.

Il Fondo per altri rischi ed oneri ammonta a 450.766 mila euro. I movimenti avuti nel corso dell'esercizio 2009 sono illustrati, nel dettaglio, nella seguente tabella:

Descrizione	Saldo al 31.12.2008	Acc. nti	Utilizzi	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2009
Competenze al personale da definire	164	3	(18)	(5)	144
Contenzioso nei confronti del personale	22.891	8.133	(6.492)		24.532
Contenzioso nei confronti di terzi	63.023	12.244	(9.344)	(289)	65.634
Decoibentazione rotabili	6.054		(5.358)		696
Fondo oneri officine	189.525		(136)		189.389
Altri rischi	49.240	37.825	(2.945)	86.251	170.371
<b>TOTALE</b>	<b>330.897</b>	<b>58.205</b>	<b>(24.293)</b>	<b>85.957</b>	<b>450.766</b>

Gli accantonamenti, pari a 58.205 mila euro, sono rilevati per 24.900 mila euro nell'apposita voce del conto economico, per 33.297 mila euro nei costi del personale e per 8 mila euro tra gli oneri diversi.

Nel corso dell'esercizio 2009 il Fondo "Contenzioso nei confronti del personale" è stato adeguato di 8.133 mila euro in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza di Trenitalia.

Il Fondo "Contenzioso nei confronti di terzi" è stato adeguato di:

- 3.244 mila euro a fronte delle vertenze con i terzi, sorte nel corso del 2009 e negli esercizi precedenti, e che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società;
- 9.000 mila euro appostate, in via prudenziale, a fronte delle possibili contestazioni delle Regioni sui servizi effettuati nell'anno in base ai contratti di Servizio Pubblico.

Si precisa che sussistono contenziosi nei confronti di terzi il cui rischio di soccombenza è ritenuto remoto e pertanto non si è proceduto ad effettuare accantonamenti.

Il Fondo "Decoibentazione rotabili" è stato utilizzato a fronte dei costi sostenuti nell'esercizio per prestazioni esterne (4.540 mila euro) e lavori in economia (818 mila euro) per interventi di eliminazione dell'amianto dal materiale rotabile nel rispetto della normativa vigente.

Il Fondo "Oneri officine" (189.389 mila euro), conferito a Trenitalia con la scissione totale di FRE, rappresenta l'adeguamento del valore contabile di alcune officine trasferite per tener conto delle possibili minusvalenze che si potrebbero realizzare in caso di alienazione. Nel fondo, inoltre vi sono stanziati somme per far fronte agli oneri da sostenere per la bonifica di alcuni siti. Nel corso dell'esercizio, è stato utilizzato per 136 mila euro a fronte degli oneri sostenuti per la bonifica degli impianti.

La voce "Altri rischi" include gli accantonamenti per partite in contestazione con fornitori terzi (382 mila euro) e gruppo (4.065 mila euro), per premi Cartaviaggio non ancora erogati (84 mila euro), per competenze del personale da definire (33.294 mila euro) ed utilizzi (2.945

mila euro) riconducibili essenzialmente al riconoscimento di partite relative ad esercizi precedenti a società del gruppo. La riclassifica di 86.251 mila euro è riconducibile per 88.144 mila euro alla variazione in aumento per alcune voci relative al personale la cui quantificazione non risulta compiutamente definita, e alla diminuzione per 2.182 mila euro per la riallocazione al fondo svalutazione materiale rotabile da alienare cui si rinvia per ulteriori dettagli.

## TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La voce ammonta a 1.348.578 mila euro con una variazione in diminuzione di 214.922 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008. Si articola in Fondo “Trattamento di fine rapporto” e in Fondo “Indennità di buonuscita”. Quest’ultimo fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Successivamente a tale data è avvenuto il passaggio del personale al regime TFR; conseguentemente, il fondo ha cessato di essere alimentato da accantonamenti periodici ed è stato assoggettato alla sola rivalutazione, calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS.

Si riporta di seguito la movimentazione dei due Fondi avvenuta nel periodo.

	TFR	BUONUSCITA	TOTALE
<b>Consistenza del fondo al 31.12.2008</b>	<b>939.279</b>	<b>624.221</b>	<b>1.563.500</b>
<b>Incrementi:</b>			
Accantonamenti e Rivalutazioni	20.157	12.948	33.105
Trasferimenti da altre società del Gruppo	449	92	541
Altre variazioni	59	45	104
	<u>20.665</u>	<u>13.085</u>	<u>33.750</u>
<b>Decrementi:</b>			
Cessazioni del rapporto	(76.612)	(82.620)	(159.232)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(7.140)	(9.102)	(16.242)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(2.119)	(1.379)	(3.498)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(44.523)	(25.019)	(69.542)
Altre variazioni	(157)		(157)
	<u>(130.551)</u>	<u>(118.120)</u>	<u>(248.671)</u>
<b>Consistenza del fondo al 31.12.2009</b>	<b>829.393</b>	<b>519.186</b>	<b>1.348.579</b>

Gli incrementi del Fondo TFR comprendono la rivalutazione del fondo maturato al 31 dicembre 2008, la quota dell'accantonamento dell'anno a carico della società per tutto il personale al netto dei trasferimenti ai vari fondi complementari di previdenza e integrato delle quote relative al personale trasferito da altre società del gruppo.

I trasferimenti ad altre società del gruppo comprende la quota di 68.925 mila euro relativa al trasferimento di 2.607 unità alla società TLN che svolge dal 15 novembre l'attività del trasporto regionale nella regione Lombardia.

## DEBITI

Complessivamente la voce debiti ammonta a 8.833.902 mila euro ed evidenzia un incremento, rispetto all'esercizio 2008, di 914.036 mila euro. La voce si articola come segue:

### Debiti verso soci per finanziamenti

Al 31 dicembre 2009 la voce non presenta variazioni rispetto all'esercizio precedente e ha un saldo di 3.292.400 mila euro;

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Ferrovie dello Stato S.p.A.	3.292.400	3.292.400	0
<b>TOTALE</b>	<b>3.292.400</b>	<b>3.292.400</b>	<b>0</b>

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine erogati dalla Controllante per l'acquisto di materiale rotabile. Dalla tabella, che riporta la ripartizione del debito in base alle date di scadenza, si evince il debito da rimborsare nei prossimi 5 anni che ammonta a 600.000 mila euro:

Socio	Importo	Data di scadenza
Ferrovie dello Stato S.p.A.	600.000	05/09/2013
Ferrovie dello Stato S.p.A.	165.300	06/03/2015
Ferrovie dello Stato S.p.A.	83.000	08/06/2015
Ferrovie dello Stato S.p.A.	310.000	07/04/2016
Ferrovie dello Stato S.p.A.	226.300	15/06/2016
Ferrovie dello Stato S.p.A.	612.100	28/12/2018
Ferrovie dello Stato S.p.A.	160.000	13/12/2019
Ferrovie dello Stato S.p.A.	183.000	16/12/2019
Ferrovie dello Stato S.p.A.	62.700	30/06/2020
Ferrovie dello Stato S.p.A.	47.400	30/06/2020
Ferrovie dello Stato S.p.A.	120.000	30/03/2022
Ferrovie dello Stato S.p.A.	122.200	22/05/2024
Ferrovie dello Stato S.p.A.	290.000	15/05/2026
Ferrovie dello Stato S.p.A.	116.000	15/05/2026
Ferrovie dello Stato S.p.A.	128.700	30/03/2027
Ferrovie dello Stato S.p.A.	65.700	30/03/2027
<b>TOTALE</b>	<b>3.292.400</b>	

Per i finanziamenti elencati, non sono previste clausole che permettono la proroga delle scadenze.

### Debiti verso banche

Anche la voce debiti verso banche, che riporta un saldo di 2.325.000 mila euro, è rimasta invariata rispetto alla chiusura 2008:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Finanziamenti:			
- Banca OPI	1.400.000	1.400.000	0
- Banca BEI	925.000	925.000	0
<b>TOTALE</b>	<b>2.325.000</b>	<b>2.325.000</b>	<b>0</b>

La quota dei debiti esigibile oltre i 5 anni ammonta complessivamente a 1.801.042 mila euro, di cui 1.066.667 mila euro quella concessa da Banca Opi e 734.375 mila euro quella concessa dalla BEI .

### Acconti

La voce ammonta a 1.751 mila euro e, rispetto al 2008, si riduce di 506 mila euro.

### Debiti verso fornitori

La voce ha un saldo di 810.382 mila euro e mostra un incremento di 91.278 mila euro rispetto alla fine dello scorso esercizio. Essa si articola nel seguente modo:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Fornitori ordinari	722.885	599.736	123.149
Amm.ni dello Stato ed altre Amm.ni Pubbliche	6.114	4.951	1.163
Imprese ferroviarie estere	27.514	39.789	(12.275)
Ferrovie concesse e altre aziende di trasporto	8.886	36.265	(27.379)
Debiti per cessione crediti da fornitori	0	5.712	(5.712)
<b>Collegate di Gruppo:</b>			
- Padova Container Service S.p.A.	0	141	(141)
- TSF S.p.A.	44.983	32.510	12.473
<b>TOTALE</b>	<b>810.382</b>	<b>719.104</b>	<b>91.278</b>

L'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuta all'effetto combinato delle seguenti variazioni:

- aumento dei debiti verso fornitori ordinari (123.149 mila euro) in conseguenza della loro regolazione avvenuta nel 2010;

- decremento dei debiti verso ferrovie estere (12.275 mila euro) per effetto della regolazione finanziaria delle partite in ambito BCC avvenuta precedentemente alla chiusura dell'esercizio;
- decremento dei debiti verso le ferrovie concesse e altre aziende di trasporto (27.379 mila euro) a seguito di più puntuali regolazioni finanziarie delle reciproche partite di credito e debito scaturenti dalle integrazioni tariffarie;
- incremento dei debiti verso la collegata di gruppo TSF (12.473 mila euro) per effetto degli accertamenti di fine anno connessi alle attività di sviluppo e gestione informatiche svolte entro la chiusura dell'esercizio.

### Debiti verso imprese controllate

Al 31 dicembre 2009, i debiti verso imprese controllate dirette e indirette ammontano a 210.634 mila euro ed evidenziano un aumento, rispetto all'esercizio 2008, di 184.721 mila euro.

Il dettaglio della voce è evidenziato nella seguente tabella:

Imprese controllate	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>Commerciali:</b>			
Cemat S.p.a.	0	732	(732)
Cisalpino AG	69.639	8.515	61.124
Ferport Napoli S.r.l.	565	512	53
Ferport in Liquidazione	1.709	2.763	(1.054)
Italcontainer S.p.A.	0	975	(975)
Serfer S.r.l.	6.624	7.425	(801)
Tx Logistik AG	4.849	4.991	(142)
	<b>83.386</b>	<b>25.913</b>	<b>57.473</b>
<b>Altri:</b>			
Trenitalia Le Nord	127.239	0	127.239
Trenitalia Logistic France Sas	9	0	9
<b>TOTALE</b>	<b>210.634</b>	<b>25.913</b>	<b>184.721</b>

I principali motivi della variazione nell'esercizio sono:

- l'incremento dei debiti verso società Cisalpino AG (61.124 mila euro) è correlato all'acquisto, effettuato il 12 dicembre 2009, dalla controllata di 5 ETR 470 al loro valore contabile residuo;
- la riduzione dei debiti verso Ferport per 1.054 mila euro, è dovuta alla riduzione dell'attività produttiva della stessa a seguito della sua messa in liquidazione nel primo semestre 2009;
- i debiti vs Italcontainer S.p.A. e Cemat S.p.A. sono stati riclassificati alla voce "debiti verso altre imprese consociate" a seguito della cessione delle partecipazioni alla consociata FS Logistica S.p.A.;

- la riduzione dei debiti verso Serfer per 801 mila euro per le più puntuali regolazioni finanziarie dei reciproci rapporti commerciali;
- il debito vs la Trenitalia Le Nord accoglie principalmente:
  - i debiti relativi ai corrispettivi da contratti di servizio per 27.929 mila euro;
  - i debiti derivanti dal riaccredito alla controllata dei ricavi da traffico del mese di dicembre 2009 per 11.884 mila euro, incassati presso le nostre biglietterie.

Include, inoltre, il saldo tra attività e passività trasferite con l'affitto del ramo d'azienda a TLN, riferibile sostanzialmente ai debiti per competenze maturate e non liquidate verso il personale pari a 86.591 mila euro. In particolare gli stessi si riferiscono per 81.769 mila euro al fondo trattamento di fine rapporto, per 4.529 mila euro ai debiti per ferie non godute e per 293 mila euro ad altri debiti.

### Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 5.666 mila euro ed evidenzia un incremento rispetto alla fine dell'esercizio precedente di 1.819 mila euro.

La tabella seguente evidenzia la composizione dei debiti per controparte:

Imprese collegate	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>Commerciali</b>			
Alpe Adria S.p.A.		5	(5)
Artesia Sas	71	48	23
FS Formazione S.p.A.	475	213	262
Pol Rail S.r.l.	1.365	11	1.354
Tilo SA	181	250	(69)
Wisco S.p.a.	1.865	1.611	254
	<b>3.957</b>	<b>2.138</b>	<b>1.819</b>
<b>Altri</b>			
The Sixth S.r.l	1.709	1.709	0
	<b>1.709</b>	<b>1.709</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE</b>	<b>5.666</b>	<b>3.847</b>	<b>1.819</b>

La variazione dell'anno è riconducibile essenzialmente all'incremento dei debiti verso Pol Rail per 1.354 mila euro, riconducibile all'incremento dell'attività della collegata la cui regolazione finanziaria non è avvenuta entro fine esercizio.

### Debiti verso controllanti

Nella tabella si dettagliano i debiti verso la controllante che ammontano complessivamente a 769.351 mila euro e mostrano un incremento di 421.635 mila euro rispetto alla fine del 2008,

principalmente dovuto alle maggiori necessità di coperture finanziarie che hanno portato la società ad aumentare il proprio indebitamento sul c/c intersocietario:

<b>Imprese controllanti</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
Entro l'esercizio:			
Commerciali	38.063	28.160	9.903
Finanziari			
- c/c intersocietario	722.992	253.397	469.595
Altri	8.296	66.159	(57.863)
<b>TOTALE</b>	<b>769.351</b>	<b>347.716</b>	<b>421.635</b>

Gli altri debiti si sono ridotti per effetto della liquidazione alla Capogruppo del saldo per IVA relativa all'ultimo mese dell'esercizio precedente.

### **Debiti tributari**

Tali debiti, che ammontano a 89.179 mila euro, hanno subito un decremento, rispetto al 31 dicembre 2008, di 16.357 mila euro.

La loro composizione è riportata nella tabella che segue:

<b>Debiti tributari</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
Ritenute alla fonte	55.810	62.637	(6.827)
IVA ad esigibilità differita	32.406	39.817	(7.411)
IRAP	963	3.082	(2.119)
<b>TOTALE</b>	<b>89.179</b>	<b>105.536</b>	<b>(16.357)</b>

I debiti per "Ritenute alla fonte" riguardano le ritenute operate da Trenitalia nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta, nonché l'imposta sostitutiva in misura pari all'11% calcolata sull'ammontare della rivalutazione annua dei Fondi TFR e Buonuscita in base al Dlgs. 47/2000. La riduzione della voce, rispetto all'esercizio precedente, è riconducibile alle minori ritenute operate in linea con la riduzione delle competenze liquidate al personale.

La voce "IVA ad esigibilità differita" accoglie l'importo dell'IVA, relativa alle fatture emesse nei confronti delle Regioni a statuto ordinario per i corrispettivi dei Contratti di Servizio Pubblico che, ai sensi dell' art.6 del DPR 633/72, che diviene esigibile all'atto dell'incasso dei corrispettivi medesimi. Tale voce ha subito un decremento di 7.410 mila euro, conseguente alla regolazione finanziaria delle partite da parte delle Regioni, come commentato nella voce "Crediti verso clienti".

Il debito per IRAP è determinato quale differenza tra l'IRAP dovuta per l'esercizio (85.390 mila euro), dopo aver recuperato i crediti per versamenti in acconto (84.427 mila euro).

### Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a 141.941 mila euro e registra un decremento di 26.655 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Essa è così articolata:

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
INPS:			
- Per contributi	37.430	20.217	17.213
- Per contributi Inps Fondo Speciale	38.403	58.703	(20.300)
- Fondo di tesoreria - TFR	9.066	10.104	(1.038)
FONDI INTEGRATIVI - TFR	308	259	49
PREVINDAI	1.063	1.095	(32)
Altri (INAIL - INPDAP - Genio Ferrovieri - FASI - Eurofer)	14.662	5.205	9.457
Debiti per contributi su competenze da liquidare	37.678	69.376	(31.698)
Quota TFR su ratei mensilità aggiuntive	3.331	3.637	(306)
<b>TOTALE</b>	<b>141.941</b>	<b>168.596</b>	<b>(26.655)</b>

La voce 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 prepensionamenti ai sensi della legge n. 141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS.

Le voci che principalmente hanno dato origine alle variazioni dei singoli saldi rispetto all'esercizio precedente sono:

- il debito per contributi Inps che si è incrementato di 17.213 mila euro mentre il debito verso lo stesso Istituto ma per contributi Inps Fondo Speciale si è ridotto di 20.300 mila euro. Tali variazioni sono entrambe riconducibili all'applicazione della circolare Inps 124 del 2004 (MSG 3365 Inps del 19 dicembre 2006) in base alla quale sono state effettuate regolarizzazioni e riclassifiche dei saldi contabili relative alla parte di personale assunto dal 1 luglio 2001. Inoltre dal 1° gennaio 2009 la voce accoglie i contributi per oneri minori: indennità di disoccupazione, malattia operai e maternità.
- il debito verso il Fondo di tesoreria presso l'INPS pari a 9.066 mila euro, istituito dalla Finanziaria 2007, si riferisce al contributo dei lavoratori e della società per il TFR maturato dal 1° gennaio 2008 per i dipendenti che hanno scelto di mantenerlo presso il proprio datore di lavoro. Al riguardo si precisa che tale debito è esposto al netto del contributo dello 0,50 di cui all'art. 3, ultimo comma della Legge 297/1982 che è



ricompreso negli altri contributi previdenziali dovuti. Tale voce si è ridotta di 1.038 mila euro è riconducibile alla riduzione delle consistenze del personale;

- il debito verso altri istituti previdenziali rileva un incremento rispetto all'esercizio 2008 di 9.457 mila euro dovuto all'effetto differenziale tra l'integrazione del premio Inail dal 2003 al 2009 derivante dalla revisione, da parte dell'Istituto Assicurativo, dei tassi applicati sulle posizioni assicurative conseguenti all'andamento infortunistico del triennio di riferimento (art. 22 e 23 M.A.T.) e il minor debito dovuto alla differenza tra l'acconto versato nel mese di febbraio 2009 del premio Inail e il saldo dell'esercizio stesso;
- i debiti per contributi su competenze da liquidare diminuiscono per 31.698 mila euro rispetto all'esercizio precedente, sia per la riclassifica di 17.783 mila euro al fondo rischi ed oneri per partite maturate negli esercizi precedenti, sia per l'erogazione nel mese di giugno 2009 dell'una tantum 2008 in forza dell'accordo con le OO.SS del 30 aprile 2009, sia per il differimento – a partire dal mese di novembre – nella liquidazione delle competenze accessorie da due mesi ad uno.

### Altri debiti

La voce presenta al 31 dicembre 2009 un saldo di 1.187.598 mila euro, evidenziando una variazione in aumento di 258.103 mila euro rispetto all'esercizio 2008 e risulta così articolata:

<b>Tipologia del creditore e scadenza</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>Differenze</b>
<b>entro l'esercizio:</b>			
Altre imprese consociate	977.360	574.625	402.735
<b>Altri</b>			
- Personale per competenze maturate e non liquidate	145.853	287.662	(141.809)
- Personale per ferie non godute	54.921	59.638	(4.717)
- Compensi organi sociali	17	70	(53)
- Depositi cauzionali	1.279	2.064	(785)
- Creditori diversi	8.168	5.436	2.732
	<b>210.238</b>	<b>354.870</b>	<b>(144.632)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>1.187.598</b>	<b>929.495</b>	<b>258.103</b>

I debiti verso altre imprese consociate sono così articolati:

Consociate	31.12.2009	31.12.2008	differenze
<b>Commerciali</b>			
Cemat S.p.A.	2.086	0	2.086
Centostazioni S.p.a.	7.679	837	6.842
Fercredit S.p.a.	181.469	104.180	77.289
Ferservizi S.p.a.	40.557	22.241	18.316
Fs Logistica S.p.a.	11.233	8.564	2.669
Fs Sistemi Urbani S.r.l.	198	0	198
Grandi Stazioni S.p.a.	16.247	6.696	9.551
Italcontainer S.p.A.	1.076	0	1.076
Italcertifer S.p.a.	457	0	457
Italia Logistica S.p.A.	86	149	(63)
Italferr S.p.a.	112	6	106
Metropark S.p.a.	178	0	178
Nord Est Terminal S.p.a.	61	22	39
R.F.I. S.p.a.	678.400	405.135	273.265
SITA S.p.a.	247	490	(243)
Sogin S.r.l.	9.299	8.856	443
Terminali Italia S.r.l.	257	0	257
Tevere TPL S.c.a.r.l.	19	9	10
<b>Sub Totale</b>	<b>949.661</b>	<b>557.185</b>	<b>392.476</b>
<b>Altri</b>			
R.F.I. S.p.a.	27.688	17.247	10.441
Fs Logistica S.p.a. - BU Omnia Logistica	2	2	0
Ferservizi S.p.a.	7	7	0
Italferr S.p.a.	0	3	(3)
Metropark S.p.a.	0	181	(181)
Sita S.p.a.	2	0	2
	<b>27.699</b>	<b>17.440</b>	<b>10.259</b>
<b>TOTALE</b>	<b>977.360</b>	<b>574.625</b>	<b>402.735</b>

Le variazioni più significative intervenute nell'anno nei debiti commerciali riguardano:

- l'incremento dei debiti commerciali verso Fercredit (77.289 mila euro), Centostazioni (7.679 mila euro), Ferservizi (18.316 mila euro) e Grandi Stazioni (9.551 mila euro) riconducibile al rinvio della regolazione finanziaria dopo la chiusura dell'esercizio;
- l'incremento dei debiti verso Cemat (2.086 mila euro) ed Italcontainer (1.076 mila euro) è dovuto alla riclassifica a questa voce del saldo dell'indebitamento commerciale per prestazioni di supporto al traffico merci avvenuto in seguito alla cessione delle partecipazioni alla consociata FS Logistica S.p.A. La differenza tra i debiti del 2009 presenti nella tabella relativa alle società consociate ed i debiti del 2008 presenti nella tabella relativa alle imprese controllate ammonta a +1.354 mila euro per quanto riguarda Cemat, ed a + 101 mila euro per Italcontainer;
- il debito verso RFI, per un ammontare complessivo pari a 273.265, si riferisce al debito per prestazioni ricevute correlate al traffico ferroviario, la cui liquidazione è stata rinviata all'esercizio successivo e alle regolazioni conseguenti all'operazione di scissione parziale, di cui si è già detto, per l'acquisizione di impianti e attrezzature realizzate per conto di Trenitalia nell'Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli (euro 25.921 mila) e per la rilevazione del debito conseguente la scissione (14.234 mila euro).

La riduzione dei debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, pari a 141.809 mila euro, è dovuta:

- all' erogazione nel mese di giugno dell'Una Tantum 2008 a copertura del periodo 1° gennaio 2008 – 31 dicembre 2008 in forza dell'accordo con le OO.SS. del 30 aprile 2009;
- alla riclassifica dei debiti (70.361 mila euro) a fondo rischi ed oneri per partite maturate negli esercizi precedenti;
- al differimento, a partire dal mese di novembre, della liquidazione delle competenze accessorie da due mesi ad uno.

## RATEI E RISCOINTI

La voce ammonta a 59.228 mila euro con una variazione in aumento di 15.484 mila euro rispetto al 31 dicembre 2008.

Essa è così composta:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenza
<b>Ratei</b>			
- Interessi passivi	31.639	43.524	(11.885)
<b>Risconti</b>			
- Altri risconti passivi	27.589	220	27.369
<b>TOTALE</b>	<b>59.228</b>	<b>43.744</b>	<b>15.484</b>

Tale variazione è determinata principalmente dalle quote 2010 e 2011 da ricevere dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per la copertura dei costi inerenti l'attività di manutenzione e gestione del materiale rotabile in previsione dell' Expo 2015.

## Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera espressi in migliaia di unità di conto originarie.

Debiti	Franco Svizzero	Dollaro USA
<b>Commerciali</b>		
- Terzi	1.762	35
<b>TOTALE</b>	<b>1.762</b>	<b>35</b>

I maggiori rapporti con Paesi extra UE sono quelli con la Svizzera.

## CONTI D'ORDINE

La voce che ammonta complessivamente a 5.826.666 mila euro, aumenta, rispetto all'esercizio 2008, di 711.267 mila euro e risulta così composta:

Descrizione	31.12.2009	31.12.2008	Differenza
<b>RISCHI</b>			
Fidejussioni	173.261	159.060	14.201
Garanzie reali prestate	3.292.400	3.292.400	0
	<b>3.465.661</b>	<b>3.451.460</b>	<b>14.201</b>
<b>IMPEGNI</b>			
Impegni per investimenti da realizzare	<b>2.314.248</b>	<b>1.616.358</b>	<b>697.890</b>
<b>BENI DI TERZI IN CONSEGNA</b>			
Altri beni di terzi in consegna	45.261	45.261	0
	<b>45.261</b>	<b>45.261</b>	<b>0</b>
<b>ALTRI CONTI D'ORDINE</b>			
Quote emissione trading	<b>1.496</b>	<b>2.320</b>	<b>(824)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>5.826.666</b>	<b>5.115.399</b>	<b>711.267</b>

La voce “fidejussioni” riporta il valore delle garanzie prestate a terzi da Banche e Poste per conto della società; l'importo più rilevante è rappresentato dalle fidejussioni rilasciate a favore delle Regioni per contratti di servizio.

Le garanzie reali prestate si riferiscono al valore dei pegni sui propri rotabili rilasciati da Trenitalia a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato. La voce rimane invariata.

Gli “Impegni per investimenti da realizzare” riflettono il residuo valore degli impegni presi per investimenti relativi ad acquisti di nuovo materiale rotabile (576.548 mila euro) e migliorie sull'esistente (1.737.700 mila euro). Tali impegni riguardano investimenti coperti da residui finanziamenti pubblici, per la maggior parte riconducibili al Contratto di Programma 1994 - 2000 e relativi addenda (121.029 mila euro) e a fonti di finanziamento proprie della Società per la parte rimanente (2.193.219 mila euro).

La voce “Emissione trading” rileva le quote di emissione di CO<sub>2</sub> assegnate dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio del Mare e dal Ministro dello Sviluppo Economico a Trenitalia, per il periodo 2008-2012.

## CONTO ECONOMICO

### VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a 6.094.026 mila euro, evidenziando un decremento di 124.451 mila euro rispetto all'esercizio 2008.

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Descrizione	2009	2008	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.434.354	5.636.716	(202.362)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	2.816	(121)	2.937
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	368.459	382.089	(13.630)
Altri ricavi e proventi	288.397	199.793	88.604
<b>TOTALE</b>	<b>6.094.026</b>	<b>6.218.477</b>	<b>(124.451)</b>

### Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a 5.434.354 mila euro e mostra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 202.362 mila euro. Essa risulta così composta:

Descrizione	2009	2008	Differenze
Prodotti del traffico	4.840.770	4.898.148	(57.378)
Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	499.450	598.692	(99.242)
Altri ricavi delle vendite e prestazioni:			
- Vendite di materiali	4.889	4.987	(98)
- Prestazioni a terzi	89.245	134.889	(45.644)
<b>TOTALE</b>	<b>5.434.354</b>	<b>5.636.716</b>	<b>(202.362)</b>

### Prodotti del traffico

Nella tabella che segue è evidenziata l'analisi dei ricavi derivanti dalla vendita dei prodotti del traffico per tipologia.

Descrizione	2009	2008	Differenze
<b>Viaggiatori</b>			
<i>Clientela ordinaria</i>			
Traffico interno	2.413.591	2.351.370	62.221
Traffico internazionale	126.171	146.606	(20.435)
	<b>2.539.762</b>	<b>2.497.976</b>	<b>41.786</b>
Contratto di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali	1.755.799	1.631.036	124.763
<b>Totale ricavi viaggiatori</b>	<b>4.295.561</b>	<b>4.129.012</b>	<b>166.549</b>
<b>Merci</b>			
<i>Clientela ordinaria</i>			
Traffico interno	271.070	365.514	(94.444)
Traffico internazionale	274.139	403.622	(129.483)
<b>Totale ricavi merci</b>	<b>545.209</b>	<b>769.136</b>	<b>(223.927)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.840.770</b>	<b>4.898.148</b>	<b>(57.378)</b>

La variazione positiva dei ricavi del traffico viaggiatori – clientela ordinaria pari a 42 milioni di euro è riconducibile all’incremento del fatturato del settore della media e lunga percorrenza che ha registrato una crescita in valori assoluti di 88 milioni di euro in seguito soprattutto al potenziamento dell’offerta dei treni del segmento AV, in tale segmento si è registrato un incremento dei viaggiatori kilometro trasportati del 18,2% . L’aumento in detto segmento ha riassorbito il sensibile calo registrato nel traffico internazionale (- 20 milioni di euro) in conseguenza soprattutto della riduzione dell’offerta nel settore, nonché la riduzione dei ricavi da traffico del settore del trasporto regionale di 26 milioni di euro dovuta per 18 milioni di euro ai ricavi del traffico della Regione Lombardia che, come ampiamente illustrato nella Relazione, cui si rinvia, sono transitati dal 15 novembre nella nuova società TLN, è da segnalare inoltre, in questo settore, il mancato aumento delle tariffe a seguito del “blocco degli aumenti dei servizi di trasporto pubblico” messo in atto dal Governo per far fronte alla sfavorevole congiuntura economica.

La voce “Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali” è pari a 1.755.799 mila euro, è costituita dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia in relazione ai nuovi contratti per corrispettivi di servizio con le Regioni (1.322.854 mila euro), dagli stanziamenti del D.L.185/2008 per le Regioni Statuto Ordinario (383.777 mila euro), e per 49.168 mila euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi richiesti sia dalle Regioni che dalle altre Amministrazioni locali. La forte variazione rispetto all’esercizio precedente pari a +124.763 mila euro è dovuta all’incremento sia degli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 sia delle disponibilità finanziarie proprie delle Regioni per assicurare la copertura dei maggiori oneri derivanti dai rinnovi dei contratti di servizio “a catalogo” e sia all’attribuzione diretta in capo alle Regioni dei corrispettivi a valore per i contratti di servizio con le Province Autonome di Trento e Bolzano, pari a 4.133 mila euro.

Il settore del trasporto merci ha registrato una significativa riduzione dei ricavi ( 224 milioni di euro) in conseguenza di una generale flessione dell’offerta in termini di treni-Km accompagnata da una sensibile diminuzione dei volumi trasportati rispetto al 2008 sia in

termini di traffico interno che internazionale. Infatti il traffico merci ha risentito della crisi generale in cui versano le imprese clienti per effetto della crisi produttiva in atto particolarmente accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (siderurgico, chimico e automobilistico), flessione peraltro allineata a quella delle principali imprese ferroviarie.

In base all'area geografica e alla tipologia della controparte, i ricavi risultano così ripartiti:

Ricavi	Italia	Altri paesi U.E.	Resto d'Europa	Totale
<b>Viaggiatori</b>				
- Gruppo	6.517	126.171		132.688
- Terzi	2.407.074		0	2.407.074
- Contratto di servizio pubblico	1.755.799			1.755.799
<b>Totale ricavi viaggiatori</b>	<b>4.169.390</b>	<b>126.171</b>	<b>0</b>	<b>4.295.561</b>
<b>Merchi</b>				
- Gruppo	85.943	52.549	2.345	140.837
- Terzi	185.127	197.965	21.280	404.372
<b>Totale ricavi merci</b>	<b>271.070</b>	<b>250.514</b>	<b>23.625</b>	<b>545.209</b>
<b>TOTALE</b>	<b>4.440.460</b>	<b>376.685</b>	<b>23.625</b>	<b>4.840.770</b>

Il traffico viaggiatori fatturato a società del Gruppo è riferito ai corrispettivi per viaggi di servizio effettuati dal personale dipendente delle stesse società del Gruppo.

Il traffico merci interno fatturato a società del Gruppo è riferito in gran parte alle società Cemat (30.248 mila euro), RFI (18.845 mila euro) ed FS Logistica (26.016 mila euro), mentre il traffico internazionale è riferito in misura maggiore alle società Italcontainer (16.196 mila euro), FS Logistica (8.008 mila euro), Pol Rail Italia (7.858 mila euro), Sideuropa ( 3.599 mila euro) e Tx Logistic (6.228 mila euro).

### Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato

I corrispettivi per Contratti di Servizio Pubblico con lo Stato diminuiscono di 99.242 mila euro rispetto all'esercizio 2008. I ricavi derivanti dal Contratto di Servizio Pubblico si articolano come evidenziato nella seguente tabella:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<i>Obblighi tariffari e di servizio:</i>			
- per il trasporto viaggiatori	407.056	459.144	(52.088)
- per il trasporto merci	92.394	139.548	(47.154)
<b>TOTALE</b>	<b>499.450</b>	<b>598.692</b>	<b>(99.242)</b>

I corrispettivi risultano iscritti in base agli stanziamenti previsti dalla Legge Finanziaria 2009 e successivi decreti attuativi e la relativa riduzione è dovuta sia ai minori stanziamenti previsti rispetto al 2008, sia all'applicazione del federalismo fiscale relativamente alle Province Autonome di Trento e Bolzano, come precedentemente specificato.

In particolare, i corrispettivi per il trasporto viaggiatori includono 183.134 mila euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a Statuto Speciale derivanti dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, euro 6.034 mila relativi alla convenzione firmata con il Ministero dei Trasporti relativa al potenziamento del collegamento nella tratta "Rosarno - Reggio Calabria – Melito Porto di Salvo", 103.944.mila euro per il "Servizio Universale" in base all'accordo sottoscritto con il Ministero dei Trasporti ed ulteriori 113.944 mila euro per contributi ricevuti per il servizio viaggiatori notturno e per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori.

### Altri ricavi delle vendite e prestazioni

La voce ammonta complessivamente a 94.134 mila euro, diminuisce di 45.743 mila euro rispetto al 2008 e si articola secondo il dettaglio evidenziato di seguito:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<i>Vendite di materiali:</i>			
Materiali di scorta	4.002	3.831	171
Pubblicazioni	597	362	235
Materiali diversi	290	794	(504)
<b>Totale vendita materiali</b>	<b>4.889</b>	<b>4.987</b>	<b>(98)</b>
<i>Prestazioni a terzi</i>			
Provvigioni attive per traffico internazionale	2.558	2.838	(280)
Manutenzione materiale rotabile	24.140	40.796	(16.656)
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine	5.063	9.317	(4.254)
Canoni e noli di materiale rotabile e altro materiale	29.039	35.735	(6.696)
Altre prestazioni	28.445	46.203	(17.759)
<b>Totale prestazioni a terzi</b>	<b>89.245</b>	<b>134.889</b>	<b>(45.645)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>94.134</b>	<b>139.876</b>	<b>(45.743)</b>

Tra le variazioni più significative si segnala:

- la diminuzione di 16.656 mila euro dei ricavi per prestazioni di manutenzione del materiale rotabile dovuta ad una minore erogazione di tali servizi alle società del Gruppo, Cemat S.p.A., Cisalpino AG ed RFI S.p.A. , per quest'ultima la riduzione è in parte compensata dall'incremento delle rimanenze finali per lavori non ultimati al 31 dicembre e quindi non fatturati, come commentato nella voce successiva;



- la diminuzione 4.254 mila euro relativa ai corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine, è correlata alla riduzione del trasporto internazionale;
- la diminuzione di 6.696 mila euro dei ricavi per canoni e noli di materiale rotabile e altro materiale imputabile principalmente alla riduzione dei proventi per noli RIV conseguenza della riduzione del traffico;
- la diminuzione di 17.759 mila euro dei ricavi per altre prestazioni diverse, su cui hanno influito prevalentemente le minori prestazioni addebitate a Cisalpino per pedaggio, condotta, circolazione, a seguito della contrazione dell'offerta e la cessazione dell'attività di trasporto dal 13 dicembre, come commentato nella Relazione sulla Gestione, cui si rinvia.

### Variazione delle rimanenze di lavori in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione eseguiti presso le officine e non ancora fatturati ammontano a 2.816 mila euro e presentano uno scostamento positivo rispetto al 31 dicembre 2008 di 2.937 mila euro e si riferiscono ai lavori di manutenzione del materiale rotabile non ancora completati per la società RFI S.p.A.

Descrizione	2009	2008	Differenze
<i>Variazione dei lavori in corso su ordinazione</i>			
Rimanenze iniziali di lavori c/terzi materiale rotabile		(121)	121
Rimanenze finali di lavori c/terzi materiale rotabile	2.816		2.816
<b>TOTALE</b>	<b>2.816</b>	<b>(121)</b>	<b>2.937</b>

### Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce accoglie il valore dei costi di materiali, delle spese di personale, dei costi generali e di trasporto capitalizzati nell'esercizio a fronte di manutenzioni incrementative dei rotabili effettuate presso le officine di Trenitalia.

In base alla tipologia di investimento, essa risulta così articolata:

Descrizione	2009	2008	Differenze
Revamping materiale rotabile	40.286	124.380	(84.094)
Manutenzione di secondo livello	313.473	244.345	69.128
Costi di progettazione e collaudo per l'acquisto di materiale rotabile	14.700	13.364	1.336
<b>TOTALE</b>	<b>368.459</b>	<b>382.089</b>	<b>(13.630)</b>

Il decremento della voce è dovuto alla riduzione delle capitalizzazioni per interventi di Revamping al materiale rotabile (-84.094 mila euro) in conseguenza dei minori volumi di detti

investimenti effettuati internamente sui rotabili rispetto all'esercizio precedente, in parte compensata dall'incremento della capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello (+ 69.128 mila euro).

### Altri ricavi e proventi

La voce mostra un valore complessivo di 288.397 mila euro ed evidenzia un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 88.604 mila euro. Nella seguente tabella sono esposti i principali proventi che compongono la voce:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<b>Contributi in conto esercizio</b>			
Altri contributi in c/es dallo Stato	6.166	0	6.166
Altri contributi in c/es dall'UE	293	0	293
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	0	44	(44)
Da società del gruppo	32.018	23.919	8.099
Contributi relativi ad anni precedenti	12.046	0	12.046
	<b>50.523</b>	<b>23.963</b>	<b>26.560</b>
<b>Altri ricavi e proventi</b>			
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	59.502	29.249	30.253
Plusvalenze gestione caratteristica	6.341	7.462	(1.121)
Proventi accessori al servizio ferroviario	14.222	16.642	(2.420)
Proventi immobiliari	3.818	2.573	1.245
Proventi diversi	119.501	106.911	12.591
Rimborsi da terzi	34.490	12.993	21.496
	<b>237.874</b>	<b>175.830</b>	<b>62.044</b>
<b>TOTALE</b>	<b>288.397</b>	<b>199.793</b>	<b>88.604</b>

La voce Altri Contributi in c/esercizio dallo Stato pari a 6.166 mila euro si riferisce all'ammontare dei contributi riconosciuti, per l'esercizio 2009, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a favore dell'attività sperimentale dell'autostrada ferroviaria alpina condotta da Trenitalia per il tramite della società AFA, la medesima fattispecie di contributi riconosciuti per gli esercizi 2006 e 2008, spiega l'incremento di 12.046 mila euro iscritto nei Contributi relativi ad anni precedenti.

I contributi in c/esercizio da società del Gruppo, sono pari a 32.018 mila euro, si riferiscono al contributo forfetario riconosciuto a Trenitalia da altre società del Gruppo a fronte dei costi sostenuti per il trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione (CLC) per uso privato, secondo quanto stabilito dal CCNL, l'aumento è dovuto all'adeguamento del valore del contributo.

Negli altri ricavi e proventi si segnalano:

- maggiori sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime per 30.253 mila euro rispetto allo stesso periodo del 2008. Tale incremento è riconducibile alle maggiori sopravvenienza attiva rilevata nel 2009 per il riconoscimento da parte del MEF della quota

C 2008 del contratto di servizio pubblico viaggiatori, merci e regioni a statuto speciale ( 11.888 mila euro), per la vendita “pass” di esercizi precedenti tramite la rete estera Eurail (5.735 mila euro), per i minori addebiti per performance regime al 31 dicembre 2008 riconosciuti a Trenitalia da RFI (5.930 mila euro), per la regolarizzazione avvenuta nel 2009 del traffico con ferrovie concesse (1.712 mila euro), per penali attive su contratti di servizio pubblico con le regioni (1.903 mila euro) e per la regolazione di servizi integrati (2.257 mila euro);

- maggiori proventi diversi, pari a 12.591 mila euro, principalmente per penali applicate ai fornitori di materiale rotabile e suoi componenti;
- maggiori rimborsi da terzi, per 21.496 mila euro principalmente imputabile al riaddebito dei costi di produzione a Trenitalia Le Nord per il periodo 15 novembre - 31 dicembre 2009 sulla base di quanto espressamente indicato sul contratto di affitto di ramo d’azienda, come illustrato nella Relazione sulla gestione.

## COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi a produzione ammontano complessivamente a 5.877.851 mila euro e mostrano un decremento rispetto all'esercizio 2008 di 153.692 mila euro. Il dettaglio degli importi che costituiscono la voce è illustrato nella tabella riportata di seguito.

Descrizione	2009	2008	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	451.773	518.080	(66.307)
Servizi	2.060.816	2.084.807	(23.991)
Godimento beni di terzi	139.631	161.405	(21.774)
Personale	2.378.815	2.471.557	(92.742)
Ammortamenti e svalutazioni	812.204	711.063	101.141
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(34.573)	(11.439)	(23.134)
Accantonamenti per rischi	24.900	34.151	(9.251)
Altri accantonamenti			0
Oneri diversi di gestione	44.285	61.919	(17.634)
<b>TOTALE</b>	<b>5.877.851</b>	<b>6.031.543</b>	<b>(153.692)</b>

### Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

L'importo totale della voce è pari a 451.773 mila euro con una riduzione rispetto al 2008 di 66.307 mila euro. Essa è così dettagliata:

Descrizione	2009	2008	Differenze
Acquisto di materiali	369.862	413.490	(43.628)
Trazione elettrica per treni	73.878	96.061	(22.183)
Illuminazione e forza motrice	8.033	8.529	(496)
<b>TOTALE</b>	<b>451.773</b>	<b>518.080</b>	<b>(66.307)</b>

Gli acquisti di materiale, pari a 369.862 mila euro, si riferiscono principalmente alle voci qui di seguito evidenziate:

- per 336.278 mila euro ad acquisti per materiali a magazzino (383.181 mila euro nel 2008);
- per 10.575 mila euro all'acquisto di vestiario (3.462 mila euro nel 2008);
- per 7.735 mila euro all'acquisto di combustibile per riscaldamento (8.607 mila euro nel 2008);
- per 6.760 mila euro ad altri acquisti di materiali (9.386 mila euro nel 2008)

- per 6.417 mila euro all'acquisto di materiale di cancelleria (6.127 mila euro nel 2008);

Come evidenziato nel dettaglio suesposto, il decremento della voce tra i due esercizi messi a confronto è, in misura preponderante, dovuto alla sensibile riduzione degli acquisti di materiali (-43.628 mila euro rispetto al 2008), che risente anche della riduzione prezzo del gasolio e del minor consumo per 21.598 milioni di euro. Il risparmio ottenuto nei costi per "trazione elettrica per treni", invece, sono da correlare agli effetti della Legge 23 luglio 2009 n. 99. Infatti a seguito della sua entrata in vigore sono intervenuti chiarimenti interpretativi ed applicativi circa l'entità e la modalità degli addebiti alle Imprese Ferroviarie del costo di approvvigionamento dell'energia elettrica destinata alla trazione sostenuto dal Gestore dell'Infrastruttura. Coerentemente con il principio della piena trasparenza e della diretta correlazione tra i costi sostenuti dal gestore dell'Infrastruttura e gli importi "ribaltati" alle imprese ferroviarie, RFI ha riconosciuto a Trenitalia minori riaddebiti per l'anno 2009, che hanno generato un risparmio nei costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni di euro 22.183 mila rispetto allo stesso periodo del 2008 e, naturalmente, minori costi a conguaglio per il periodo di competenza giugno 2000 dicembre 2008, come evidenziato nel paragrafo riguardante i "proventi e gli oneri straordinari".

## Servizi

La posta ammonta a 2.060.816 mila euro e si riduce di 23.991 mila euro, rispetto al 2008. Le principali voci che la compongono sono riportate nella tabella che segue:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<i>Servizi e lavori appaltati:</i>			
- Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	84.934	77.522	7.412
- Servizi informatici in outsourcing	44.767	46.979	(2.212)
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	891.552	875.682	15.870
- Traghettonamento ferroviario	31.849	43.390	(11.541)
- Pulizia ed altri servizi appaltati	211.056	217.403	(6.347)
- Trasporti, spedizioni ed autoservizi sostitutivi	122.204	130.669	(8.465)
- Servizi di manovra	81.353	103.415	(22.062)
	<b>1.467.715</b>	<b>1.495.060</b>	<b>(27.345)</b>
<i>Riparazioni e manutenzioni</i>			
- Beni immobili	12.553	11.197	1.356
- Beni mobili	230.540	212.151	18.389
	<b>243.093</b>	<b>223.348</b>	<b>19.745</b>
	<b>1.710.808</b>	<b>1.718.408</b>	<b>(7.600)</b>
<i>Prestazioni diverse:</i>			
- Consulenze e prestazioni professionali	5.721	4.042	1.679
- Gestione impianti comuni, tronchi e stazioni di confine	6.432	10.000	(3.568)
- Utenze	36.919	33.930	2.989
- Premi assicurativi	27.417	26.004	1.413
- Provvigioni sulle vendite	51.880	65.577	(13.697)
- Servizi amministrativo-contabili	32.604	33.433	(829)
- Costi comuni e gestione immobili	28.504	28.749	(245)
- Servizi comuni e generali Corporate	6.036	6.159	(123)
- Prestazioni rese da altre imprese ferroviarie	7.064	8.779	(1.715)
- Altre prestazioni	33.536	33.767	(231)
	<b>236.113</b>	<b>250.440</b>	<b>(14.327)</b>
<i>Altri costi di personale</i>			
- Lavoro interinale e personale distaccato	2.891	2.984	(93)
- Polfer e genio ferroviari	8.930	9.270	(340)
- Spese viaggi, trasferte e ristorazione	83.507	88.413	(4.906)
- Prestazioni al personale (sanitarie e formazione)	18.567	15.292	3.275
	<b>113.895</b>	<b>115.959</b>	<b>(2.064)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>2.060.816</b>	<b>2.084.807</b>	<b>(23.991)</b>

Nel seguito vengono evidenziati i contenuti e le variazioni delle voci più significative rispetto all'esercizio precedente.

- I “servizi di ristorazione e carrozze letto”, il cui ammontare, pari a 84.934 mila euro, aumenta rispetto all'esercizio precedente di 7.412 mila euro a seguito all'ampliamento e miglioramento qualitativo dei servizi resi a bordo;
- Il “pedaggio su infrastruttura ferroviaria” pari a 891.552 mila euro, si riferisce per 874.981 mila euro al canone di accesso all'infrastruttura gestita da RFI e per 12.847 mila euro a quello dell'infrastruttura gestita da terzi: comprende inoltre 3.724 mila euro (3.906 mila euro nel 2008) di addebiti da RFI per servizi accessori alla circolazione. La voce presenta un incremento complessivo di 15.870 mila euro dovuto essenzialmente all'aumento del traffico viaggiatori a media e lunga percorrenza;
- I “servizi di traghettamento ferroviario”, il cui ammontare pari a 31.849 mila euro, si riduce rispetto all'esercizio precedente di 11.541 mila euro per effetto dei minori trasbordi effettuati dalla consociata RFI, a seguito della riduzione dell'offerta da parte del settore Cargo;
- Le spese di “pulizie ed altri servizi appaltati” sostenute per la pulizia degli impianti e del materiale rotabile ammontano a 211.056 mila euro con una diminuzione di 6.347 mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuto ad una razionalizzazione dei servizi richiesti ed agli effetti dei nuovi contratti stipulati a seguito della gara europea indetta nel 2008 ;
- I “trasporti, spedizioni ed autoservizi sostitutivi”, la cui riduzione di 8.465 mila euro è imputabile essenzialmente alla riduzione dei costi sostenuti per prestazioni di trasporto/spedizione dei servizi merci effettuati in “sous traitance” con altri vettori (-14.639 mila euro rispetto al 2008) legato al calo del traffico;
- I “servizi di manovra” la cui riduzione di 22.062 mila euro rispetto al 2008 è dovuta quasi esclusivamente ai minori costi di manovra verso la consociata RFI;
- Le prestazioni per “riparazioni e manutenzioni”, il cui ammontare è pari a 243.093 mila euro, si incrementano rispetto all'esercizio precedente di 19.745 mila euro, riconducibile ai maggiori interventi di manutenzione corrente effettuata sul materiale rotabile. Per una migliore comparabilità dei dati è stata operata una riclassifica sui valori del 2008 di 12.652 mila euro riguardante la manutenzione del software ricompresa nella voce “godimento beni di terzi” in base al contratto in esser in tale esercizio;
- La “gestione impianti comuni, tronchi e stazioni di confine”, diminuisce rispetto all'esercizio precedente per 3.568 mila euro, grazie ai minori volumi in esportazione trasportati dalla Cargo;
- Le “provvigioni sulle vendite” ammontano a 51.880 mila euro e diminuiscono di 13.697 mila euro rispetto al 2008 per il minor ricorso della clientela all'acquisto del biglietto in agenzia e, in conseguenza, per la riduzione delle provvigioni riconosciute alle agenzie di viaggio;

- I “servizi amministrativi-contabili” e i “costi comuni e gestione immobili” diminuiscono, rispetto all’esercizio precedente, rispettivamente di 829 mila euro e di 245 mila euro, per effetto della razionalizzazione delle attività e dei processi aziendali destinati ai servizi;
- Le “altre prestazioni” ammontano a 33.536 mila euro, si riducono di 231 mila euro rispetto all’esercizio precedente e si riferiscono, principalmente, per 5.986 ai costi di pubblicità e marketing (4.075 mila euro sostenuti nel 2008), 4.339 mila euro a costi per prodotti grafici (6.143 mila euro nel 2008), per 4.530 mila euro a costi per integrazioni tariffarie (4.368 mila euro nel 2008), per 2.907 a costi sostenuti in occasione di convegni e fiere (2.561 mila euro nel 2008), per 2.152 mila euro a penali contrattuali passive (2.166 mila euro nel 2008) e 2.085 mila euro a oneri sostenuti per lo smaltimento dei rifiuti (2.082 mila euro nel 2007).
- Gli “altri costi di personale” si riducono di 2.064 mila euro, riduzione attribuibile ad una diminuzione delle spese di viaggi, trasferte e ristorazione (4.906 mila euro in meno rispetto al 2008), che più che compensa l’aumento di euro 3.275 mila euro avuto nelle prestazioni sanitarie e di formazione rese al personale.

### Godimento di beni di terzi

La voce, il cui dettaglio è indicato nella tabella di seguito riportata, mostra un saldo complessivo di 139.631 mila euro, con una variazione in diminuzione di 21.774 mila euro rispetto al corrispondente valore dell’esercizio precedente.

Descrizione	2009	2008	Differenze
Locazioni immobili	61.174	55.206	5.968
Noleggio materiale ferroviario	28.145	48.867	(20.722)
Canoni leasing beni mobili e immobili	35	193	(158)
Canoni d’uso e leasing hardware e software	7.520	9.802	(2.282)
Oneri condominiali	15.768	19.102	(3.334)
Canoni per utilizzo del marchio	24.509	24.509	0
Altri canoni	2.480	3.726	(1.246)
<b>TOTALE</b>	<b>139.631</b>	<b>161.405</b>	<b>(21.774)</b>

La parte preponderante dei costi per locazione immobili ed aree strumentali scaturisce dai rapporti con le società del Gruppo RFI (11.800 mila euro), Ferrovie dello Stato (13.365 mila euro) Grandi Stazioni (17.009 mila euro), Centostazioni (10.831 mila euro), e si riferisce ai costi per locazione di locali nelle stazioni (biglietterie, sale Eurostar, sale d’attesa ecc.) e degli uffici e dei fabbricati industriali (officine di manutenzione). La variazione in aumento rispetto

al 2008 (+5.968 mila euro) è riconducibile alla ridefinizione degli spazi locati da RFI e dei relativi canoni, così come stabilito nella convenzione stipulata il 23 febbraio 2009 tra cui rientrano i canoni relativi all'IDP di Napoli.

La diminuzione dei costi di noleggio di materiale ferroviario, pari a 20.722 mila euro, deriva da un minor utilizzo da parte di Trenitalia dei carri di proprietà di altri vettori sulle linee ferroviarie nazionali, conseguenza della riduzione dei volumi dei treni km prodotti.

La diminuzione di 2.282 mila euro avuta nella voce Canoni d'uso e leasing hardware e software è spiegabile con la riduzione dei canoni leasing pagati alla società TSF. Il valore dell'esercizio 2008 per 12.652 mila euro è stato riclassificato nella voce "riparazioni e manutenzioni" dei costi per servizi cui si rimanda per il commento.

La voce Oneri condominiali, che ammonta complessivamente ad euro 15.768 mila, si è ridotta di 3.334 mila euro rispetto al 2008 per effetto principalmente dei minori costi sostenuti verso la società Grandi Stazioni.

La voce canoni per l'utilizzo del marchio (24.509 mila euro) si riferisce al costo addebitato dalla controllante per l'utilizzo del marchio FS e non ha subito variazioni rispetto al precedente esercizio.

La riduzione degli altri canoni, pari a 1.246 mila euro, è imputabile per lo più alla riduzione dei costi per locazioni di apparecchi cellulari.

### Personale

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.378.815 mila euro, diminuiscono di 92.742 mila euro rispetto al 2008 per effetto del decremento delle consistenze medie passate da 48.971 unità a 45.958 unità.

Tale decremento risulta parzialmente assorbito dai maggiori costi dovuti al rinnovo CCNL e dai maggiori oneri contributivi verso l'INPS dovuto sostanzialmente alla rideterminazione in aumento dei contributi assicurativi per malattia operai, disoccupazione involontaria e maternità versati all'INPS.

La riduzione dei costi accantonati per trattamento di fine rapporto risente anche dell'effetto del minor coefficiente di rivalutazione applicato, determinato in base alla normativa vigente e correlato all'indice ISTAT.

La seguente tabella illustra la composizione per natura della voce.

Descrizione	2009	2008	Differenze
Salari e stipendi	1.757.986	1.854.416	(96.430)
Oneri sociali	470.134	444.965	25.169
Treatmento di fine rapporto	135.503	148.971	(13.468)
Treatmento di quiescenza e simili	12.948	20.370	(7.422)
Altri costi	2.244	2.835	(591)
<b>TOTALE</b>	<b>2.378.815</b>	<b>2.471.557</b>	<b>(92.742)</b>



**Ammortamenti e svalutazioni**

La voce ha un saldo complessivo di 812.204 mila euro e cresce, rispetto all'anno precedente, di 101.141 mila euro. Essa si articola nelle voci indicate nella successiva tabella:

Descrizione	2009	2008	Differenze
- Costi di impianto	108	108	-
- Costi di ricerca e sviluppo	3.047	3.587	(540)
- Concessioni licenze e marchi	21	21	0
- Software	44.196	42.529	1.667
- Migliorie su beni di terzi	10.989	14.034	(3.045)
<i>Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali</i>	<b>58.361</b>	<b>60.279</b>	<b>(1.918)</b>
<i>Materiale rotabile e impianti industriali</i>			
- Fabbricati Civili	1.008	1.017	(9)
- Fabbricati Industriali	9.422	9.388	34
- Terreni Strumentali	0	2.150	(2.150)
- Costruzioni leggere	128	127	1
- Materiale rotabile	653.328	549.932	103.396
- Impianti di officina	19.784	16.965	2.819
	<b>683.670</b>	<b>579.579</b>	<b>104.091</b>
<i>Attrezzature industriali e commerciali</i>			
- Macchinari e attrezzature	12.486	11.762	724
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	1.568	1.437	131
- Impianti interni di comunicazione	670	1.056	(386)
	<b>14.724</b>	<b>14.255</b>	<b>469</b>
<i>Altri beni</i>			
- Autoveicoli	768	513	255
- Mobili e arredi	2.407	3.002	(595)
- Macchine d'ufficio	13.323	16.241	(2.918)
- Telefoni cellulari	2.725	1.903	822
-Attrezzatura varia e minuta	3.197	3.299	(102)
	<b>22.420</b>	<b>24.958</b>	<b>(2.538)</b>
<i>Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali</i>	<b>720.814</b>	<b>618.792</b>	<b>102.022</b>
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni materiali	2.549	0	2.549
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	30.480	31.992	(1.512)
<i>Totale Svalutazioni</i>	<b>33.029</b>	<b>31.992</b>	<b>1.037</b>
<b>TOTALE</b>	<b>812.204</b>	<b>711.063</b>	<b>101.141</b>

Premesso che le informazioni aggiuntive sugli ammortamenti e sulla svalutazione dei crediti sono presenti a commento delle voci patrimoniali di riferimento, si evidenzia come gli ammortamenti aumentano complessivamente di 101.141 mila euro soprattutto per la crescita degli ammortamenti del materiale rotabile (+103.396 mila euro) come conseguenza dei maggiori investimenti entrati in esercizio nel corso del 2009.

Sulla quota di ammortamento dei fabbricati nel 2009 ha inciso in aumento la prima quota di ammortamento sulla rivalutazione effettuata nel 2008 (L.2 del 28/01/2009) per 2.921 mila euro, mentre in riduzione ha avuto effetto lo scorporo del valore dei sedimi dai fabbricati medesimi, come illustrato nei "criteri di valutazione", per 2.587 mila euro.

L'ammortamento dei Terreni strumentali si è infatti azzerato in quanto dal presente esercizio non vengono più ammortizzati, tenuto conto che non subiscono deperimento in base all'utilizzo.

Gli accantonamenti al fondo svalutazione crediti, effettuati in base ai rischi di esigibilità, ammontano a 33.029 mila euro e aumentano, rispetto al 2008, di 1.037 mila euro, come commentato nella voce dell'Attivo circolante "Crediti verso Clienti", cui si fa rinvio.

### **Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di lavori in corso e merci**

La voce ammonta complessivamente a -34.573 mila euro e risulta così composta:

Descrizione	2009	2008	Differenze
Rimanenze iniziali di m.p., sussidiarie e di consumo	841.345	814.900	26.445
Rimanenze finali di m.p., sussidiarie e di consumo	(893.304)	(841.345)	(51.959)
	<b>(51.959)</b>	<b>(26.445)</b>	<b>(25.514)</b>
Rimanenze iniziali di prodotti finiti e merci	0	63	(63)
Rimanenze finali di prodotti finiti e merci	0	(57)	57
	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>(6)</b>
Svalutazione Rimanenze m.p., sussidiarie e di consumo	<b>17.386</b>	<b>15.000</b>	<b>2.386</b>
<b>TOTALE</b>	<b>(34.573)</b>	<b>(11.439)</b>	<b>(23.134)</b>

Le rimanenze finali di materie prime, sussidiarie e di consumo aumentano rispetto a quelle iniziali di 51.959 mila euro. L'aumento è compensato dall'effetto della svalutazione operata nell'esercizio (17.386 mila euro). Le variazioni sono commentate alla voce dell'Attivo Circolante "Rimanenze" cui si fa rinvio.

### **Accantonamenti per rischi**

Gli accantonamenti per rischi ammontano complessivamente a 24.900 mila euro ed evidenziano una riduzione rispetto all'esercizio precedente di 9.251 mila euro. Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

### **Oneri diversi di gestione**

La voce, che ammonta complessivamente a 44.285 mila euro, è articolata secondo il dettaglio seguente ed evidenzia una riduzione rispetto all'esercizio precedente pari a 17.634 mila euro.

Descrizione	2009	2008	Differenze
<b>Costi diversi</b>			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	2.083	31.051	(28.968)
- Spese di rappresentanza	1.035	313	722
- Quote associative e contributi ad Enti vari	7.712	7.617	95
- Abbonamenti e acquisto riviste	107	191	(84)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	15.181	4.562	10.619
- Altri	10.697	10.472	225
	<b>36.815</b>	<b>54.206</b>	<b>(17.391)</b>
<b>Oneri tributari</b>			
- Tasse di concessione governativa utenze	671	1.661	(990)
- Tasse di circolazione	56	73	(17)
- Tassa raccolta rifiuti	2.838	2.324	514
-Imposta di bollo	106	98	8
-Imposta Comunale Immobili	2.570	2.419	151
-Imposta di registro	8	5	3
- Altre imposte e tasse	1.221	1.133	88
	<b>7.470</b>	<b>7.713</b>	<b>(243)</b>
<b>TOTALE</b>	<b>44.285</b>	<b>61.919</b>	<b>(17.634)</b>

Il decremento della voce riguarda principalmente le “minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo”, ridottasi rispetto al 2008 di 28.968 mila in quanto in tale esercizio si era proceduto ad un ricalcolo del presumibile valore di realizzo del materiale rotabile destinato alla vendita. Nel corso dell’esercizio, inoltre, sono state coperte minusvalenze da cessione di rotabili mediante l’utilizzo del fondo accantonato negli esercizi precedenti per 19.995 mila euro.

La riduzione, poi, risulta parzialmente compensata dall’aumento delle sopravvenienze passive da normale aggiornamento di stime (+10.619 mila euro rispetto al 2008), riconducibile essenzialmente alla maggiore stima di ricavi effettuati negli esercizi precedenti per noli KEV, ferrovie estere e servizi integrati.

Gli oneri tributari, che ammontano complessivamente a 7.470 mila euro, sono sostanzialmente in linea rispetto al 2008 (7.713 mila euro).

**PROVENTI ED ONERI FINANZIARI**

La voce presenta un saldo di oneri finanziari netti di 175.105 mila euro e risulta così composta:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<b>PROVENTI FINANZIARI</b>			
<b>Proventi da partecipazioni</b>			
- da imprese controllate	1.609	112	1.497
- da imprese collegate	100	300	(200)
<b>Totale proventi da partecipazioni</b>	<b>1.709</b>	<b>412</b>	<b>1.297</b>
<b>Proventi diversi dai precedenti</b>			
- da imprese controllate	35	103	(68)
- da imprese collegate	20	53	(33)
- da altre imprese gruppo	2.118	0	2.118
- da controllanti per credito IVA	813	8.990	(8.177)
- da clienti	1.761	297	1.464
- da operazioni collar e swap	1.042	10.395	(9.353)
- da altri	1.906	5.574	(3.668)
- da MEF	2.442	0	2.442
- interessi attivi su c/c bancari e postali	6	11	(5)
- diversi	1.942	1.638	304
	12.085	27.061	(14.976)
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>12.085</b>	<b>27.061</b>	<b>(14.976)</b>
<b>ONERI FINANZIARI</b>			
<b>Interessi ed altri oneri finanziari</b>			
- verso controllanti			
- su c/c intersocietario	4.389	29.094	(24.705)
- su finanziamenti	78.275	148.835	(70.560)
- verso altri			
- su debiti verso istituti finanziari	60.491	121.802	(61.311)
- interessi passivi su c/c bancari e postali	209	571	(362)
- diversi	44.410	8.255	36.155
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>187.774</b>	<b>308.557</b>	<b>(120.783)</b>
<b>Utili (Perdite) su cambi:</b>			
- realizzati	22	84	(62)
- non realizzati	(1.147)	177	(1.324)
<b>Totale utili e perdite su cambi</b>	<b>(1.125)</b>	<b>261</b>	<b>(1.386)</b>
<b>SALDO PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>(175.105)</b>	<b>(280.823)</b>	<b>105.718</b>

L'andamento, rispetto al 2008, mostra complessivamente una riduzione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente di 105.718 mila euro. La variazione è riconducibile sostanzialmente al forte calo dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali a partire dalla fine del 2008, che ha determinato la diminuzione degli oneri finanziari maturati sui prestiti a lungo termine sia verso la controllante (-70.560 mila euro rispetto al 2008), sia verso gli istituti finanziari (-61.311 mila euro). Anche il c/c intersocietario ha risentito dei tassi più favorevoli per un valore di 24.705 mila euro.

I proventi da partecipazioni si riferiscono ai dividendi erogati dalla controllata TX Logistik AG e della collegata Pol Rail S.r.l..

Gli interessi attivi, rispetto al 2008, sono ridotti di 14.976 mila euro, essendo anch'essi legati alla dinamica della diminuzione dei tassi. Nei proventi finanziari sono evidenziati gli interessi attivi maturati su operazioni *collar e swap* legati ad operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse sulle operazioni di finanziamento a tasso variabile.

Per quanto concerne le altre variazioni, si evidenzia una diminuzione degli interessi sul credito IVA di pool (8.177 mila euro) a seguito dei rimborsi ricevuti dall'Erario nel corso del primo semestre e relativi al credito per IVA 2005 e 2006 .

## RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rettifiche di valore di attività finanziarie si riferiscono a svalutazioni effettuate sulle partecipazioni per adeguare, ove sussistevano le condizioni, il loro valore di carico al corrispondente valore del patrimonio netto. Ammontano a 2.756 mila euro e si riferiscono per 346 mila euro a società controllate, per 883 mila euro a società collegate e per 1.527 mila euro alle altre imprese, come esposto nella seguente tabella:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<b>Svalutazioni</b>			
di partecipazioni:			
- società controllate	346	4.062	(3.716)
- società collegate	883	173	710
- altre imprese	1.527	113	1.414
	<u>2.756</u>	<u>4.348</u>	<u>(1.592)</u>
<b>TOTALE</b>	<b>(2.756)</b>	<b>(4.348)</b>	<b>1.592</b>

Per i commenti si rimanda al capitolo "Immobilizzazioni Finanziarie" della presente Sezione di Nota Integrativa.

## PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

La voce presenta un saldo di proventi straordinari netti pari a 65.795 mila euro con una variazione negativa, rispetto all'esercizio precedente, pari a 85.158 mila euro. Essa è articolata secondo il dettaglio seguente:

Descrizione	2009	2008	Differenze
<b>PROVENTI STRAORDINARI</b>			
- Plusvalenze da alienazione partecipazioni	0	10.080	(10.080)
- Sopravvenienze attive	134.665	43.292	91.373
- Indennizzi assicurativi e altri risarcimenti danni	5.634	3.837	1.797
- Multe e penalità	1.781	49.475	(47.694)
- Altri proventi	149	74.028	(73.879)
<b>TOTALE PROVENTI STRAORDINARI</b>	<b>142.229</b>	<b>180.712</b>	<b>(38.483)</b>
<b>ONERI STRAORDINARI</b>			
- Minusvalenze da alienaz. partecipazioni	2.729	0	2.729
- Minusvalenze da radiazione cespiti	410	433	(23)
- Accantonamento al Fondo di Ristrutturazione	19.000	15.600	3.400
- Imposte relative ad esercizi precedenti	261	1.181	(920)
- Sopravvenienze passive	53.116	11.617	41.499
- Altri	918	928	(10)
<b>TOTALE ONERI STRAORDINARI</b>	<b>76.434</b>	<b>29.759</b>	<b>46.675</b>
<b>SALDO PROVENTI (ONERI) STRAORDINARI</b>	<b>65.795</b>	<b>150.953</b>	<b>(85.158)</b>

Per rendere confrontabili i dati si è proceduto a riclassificare gli utilizzi del 2008 del fondo di ristrutturazione a rettifica dei costi sostenuti, in analogia a quanto effettuato nel bilancio 2009, tenuto conto che il fondo attuale è totalmente stato accantonato con passaggio nel conto economico della società; gli utilizzi del 2009 sono pari a 69.618 mila euro.

A seguito della cessione delle partecipazioni in Cemat S.p.A. ed Italcontainer S.p.A. alla società FS Logistica S.p.A. si sono registrate minusvalenze rispettivamente per euro 1.111 mila euro e 1.618 mila euro. Nell'esercizio 2008 invece si erano realizzate plusvalenze da cessione di partecipazioni per la cessione della partecipazione Sodai S.p.A. e Sistemi Territoriali S.p.A.

Le sopravvenienze attive, complessivamente pari a 134.665 mila euro, includono partite di natura straordinaria e come tali non confrontabili con l'esercizio precedente; pertanto omettendo il commento alle variazioni si evidenziano di seguito le principali partite che compongono il saldo:

- conguaglio attivi per maggiori costi di energia elettrica per trazione treni verso RFI, per il periodo giugno 2000 - dicembre 2008 (come meglio dettagliato nel paragrafo "materie prime, sussidiarie, di consumo e merci"), per un valore pari ad euro 73.857 mila;
- maggiori debiti accertati negli esercizi precedenti verso il personale non corrisposti pari a 26.637 mila euro;

- minori oneri per IRAP rispetto a quanto stimato in chiusura dell'esercizio precedente per 9.898 mila euro;
- minori costi relativi a differenza di aliquota retributiva INPS per gli anni dal 2000 al 2006 per 8.077 mila euro;
- costi relativi ad utenze e tasse per concessioni governative rilevati negli esercizi precedenti e non dovuti per 1.890 mila euro;

Gli indennizzi assicurativi ed altri risarcimenti danni che riguardano fatti accaduti negli anni precedenti ammontano complessivamente a 5.634 mila euro.

Le multe e penalità, complessivamente pari a 1.781 mila euro, riguardano quanto applicato ai fornitori per ritardi o irregolarità nelle consegne di nuovo materiale rotabile riscontrati nelle forniture effettuate negli esercizi precedenti.

Nell'ambito degli oneri straordinari sono presenti sopravvenienze passive riconducibili prevalentemente a costi non contabilizzati negli esercizi precedenti. In particolare, sono state rilevate sopravvenienze per:

- maggiori costi verso il personale relativi ad anni precedenti derivanti dall'applicazione dell'accordo con le OO.SS del 30 aprile 2009, per euro 26.643 mila euro;
- adeguamento INAIL relativamente a quanto versato negli anni precedenti per 15.570.

Infine è stato effettuato un accantonamento di 19.000 mila euro per l'adeguamento del Fondo ristrutturazione industriale.

## Imposte sul reddito dell'esercizio

Le imposte sul reddito ammontano a 84.467 mila euro, con una variazione in diminuzione di 9.839 mila euro rispetto al 2008.

IMPOSTE	2009	2008	Variazione
-IRES	37.303		37.303
-IRAP	85.270	94.306	(9.036)
Proventi da adesione consolidato di Gruppo	(38.106)		(38.106)
<b>TOTALE IMPOSTE</b>	<b>84.467</b>	<b>94.306</b>	<b>(9.839)</b>

Il carico fiscale per IRES non origina alcun debito nei confronti dell'Erario.

Si fa presente infatti che Trenitalia ha esercitato l'opzione, secondo quanto previsto ai sensi degli art. 117 comma 1, art. 119 comma 1 lettera b del D.P.R. 917/1986, per l'adesione al

consolidato fiscale nazionale con la consolidante Ferrovie dello Stato S.p.A.; pertanto, a decorrere dal periodo d'imposta 2004 le perdite fiscali di Trenitalia, originatesi in ogni annualità, sono confluite nel consolidato di Gruppo.

La procedura di Gruppo FS prevede che, nel caso in cui una società abbia conferito perdite fiscali nel consolidato e la stessa realizzi un reddito imponibile (nell'assunto che qualora non avesse partecipato al consolidato, avrebbe utilizzato tali perdite) abbia diritto ad ottenere - dalla Capogruppo - una compensazione finanziaria pari alle imposte che avrebbe dovuto corrisponderle.

Di conseguenza, a fronte dell'onere per IRES (38.106 mila euro) è stata evidenziata, tra le imposte correnti, la misura compensativa (proventi da adesione consolidato fiscale) riconosciuta dalla Controllante a favore di Trenitalia.

Nel 2009 si è verificato il primo utilizzo del Fondo Imposte differite passive (pari a 120 mila euro per IRAP e 803 mila euro per IRES), costituito a seguito della rivalutazione dei fabbricati di officina, rivenienti dalla scissione di Ferrovie Real Estate, rivalutazione effettuata nel 2008 ai sensi dell'art 15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008.



## ALTRE INFORMAZIONI

### Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti nel 2009 ammonta a 45.957 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Dirigenti	351	365	(14)
Quadri	5.400	5.835	(435)
Altro personale	40.206	42.771	(2.565)
<b>TOTALE</b>	<b>45.957</b>	<b>48.971</b>	<b>(3.014)</b>

### Compensi ad amministratori e sindaci

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

PERCIPIENTI	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
Amministratori	497.203	486.842	10.361
Sindaci	94.120	92.693	1.427
<b>TOTALE</b>	<b>591.323</b>	<b>579.535</b>	<b>11.788</b>

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

### Corrispettivi alla società di revisione

Si evidenziano, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D.Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc, i corrispettivi spettanti alla società di revisione:

- Revisione legale euro 312.500
- Altri servizi euro 107.400

### Strumenti finanziari derivati

Le operazioni sui derivati di medio/lungo termine conclusi da Trenitalia sono da intendersi "di copertura" in quanto costruiti in modo da replicare perfettamente le caratteristiche del debito in termini di tasso (Euribor 6 mesi), durata e piano di ammortamento. Tali operazioni sono state poste in essere senza considerare lo spread associato al debito sottostante.

Nelle tabelle che seguono sono evidenziati i contratti di *interest rate swap* e *interest rate collar* componenti il portafoglio medio/lungo di Trenitalia al 31 dicembre 2009:

**Interest Rate Swap***(Importi in migliaia di euro)*

Debito coperto	Capitale originale di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipula	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro indicizzazione	Tasso fisso
Eurofima8	83.000	83.000	(6.779)	SO GEN	30/05/2005	08/06/2006	08/06/2015	Euribor	4,085%
Eurofima7	32.300	32.300	(2.685)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	Euribor	4,150%
Eurofima6	44.000	44.000	(3.658)	UBM	09/06/2006	15/06/2006	15/06/2016	Euribor	4,150%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.884)	SO GEN	31/08/2006	15/12/2006	15/06/2016	Euribor	4,065%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.901)	SO GEN	31/08/2006	15/12/2006	15/06/2016	Euribor	4,070%
Eurofima6	50.000	50.000	(3.548)	RBS	10/11/2006	15/12/2006	15/06/2016	Euribor	3,960%
Eurofima11	50.000	50.000	(4.886)	RBS	17/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	Euribor	4,230%
Eurofima11	65.300	65.300	(6.363)	RBS	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	Euribor	4,225%
Eurofima11	50.000	50.000	(4.872)	Morg.Stan.	22/01/2007	06/03/2007	06/03/2015	Euribor	4,225%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	Morg.Stan.	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	Euribor	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	Cred.Suisse	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	Euribor	4,145%
BEI 2005	120.000	120.000	(7.476)	Barclays	28/02/2007	27/06/2007	27/12/2017	Euribor	4,145%
BEI 2005	80.000	80.000	(6.857)	Calyon	06/09/2007	27/12/2007	27/12/2017	Euribor	4,554%
BEI 2005	80.000	80.000	(6.857)	BNP	06/09/2007	27/12/2007	27/12/2017	Euribor	4,554%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.870)	BNP	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	Euribor	4,310%
BEI 2005	40.000	40.000	(2.858)	Barclays	06/10/2008	29/12/2008	27/12/2017	Euribor	4,305%
Eurofima 21	100.000	100.000	(5.907)	BNP	30/10/2008	05/03/2009	05/09/2013	Euribor	3,890%
Eurofima 21	50.000	50.000	(2.782)	Barclays	06/11/2008	05/03/2009	05/09/2013	Euribor	3,800%
Eurofima 21	50.000	50.000	(2.705)	Barclays	06/11/2008	05/03/2009	05/09/2013	Euribor	3,760%
Eurofima 21	80.000	80.000	(1.574)	BNP	23/02/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,865%
Eurofima 21	50.000	50.000	(821)	BNP	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,780%
Eurofima 21	50.000	50.000	(821)	Calyon	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,780%
Eurofima 21	50.000	50.000	(821)	SO GEN	19/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,780%
Eurofima 21	70.000	70.000	(1.217)	BNP	24/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,805%
Eurofima 21	50.000	50.000	(812)	SO GEN	27/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,775%
Eurofima 21	50.000	50.000	(812)	Calyon	27/03/2009	08/09/2009	05/09/2013	Euribor	2,775%
<b>Totale</b>	<b>1.674.600</b>	<b>1.674.600</b>	<b>(100.718)</b>						

**Interest Rate Collar***(Importi in migliaia di euro)*

Debito coperto	Capitale originale di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipula	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro indicizzazione	Tasso Cap	tasso Floor
OPI 2002	60.000	60.000	(2.583)	UBM	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	Euribor	4,700%	3,160%
OPI 2002	60.000	60.000	(2.583)	MPS	16/06/2006	15/12/2006	15/12/2022	Euribor	4,700%	3,160%
OPI 2002	120.000	120.000	(5.576)	IMI	11/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	Euribor	4,900%	3,180%
OPI 2002	72.000	72.000	(3.223)	IMI	13/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	Euribor	4,900%	3,130%
OPI 2002	48.000	48.000	(2.020)	MPS	14/07/2006	15/12/2006	15/12/2022	Euribor	4,850%	3,070%
Eurofima12	100.000	100.000	(4.648)	SO GEN	17/07/2006	09/10/2006	07/04/2016	Euribor	4,700%	2,970%
Eurofima12	27.000	27.000	(1.209)	SO GEN	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	Euribor	4,180%	3,100%
Eurofima12	83.000	83.000	(3.648)	ABN AMRO	19/09/2006	09/10/2006	07/04/2016	Euribor	4,120%	3,100%
Eurofima12	100.000	100.000	(4.895)	ABN AMRO	25/10/2006	10/04/2007	07/04/2016	Euribor	4,220%	3,200%
BEI 2006	80.000	80.000	(4.489)	Calyon	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	Euribor	4,665%	3,300%
BEI 2006	80.000	80.000	(4.498)	Cred.Suisse	23/10/2007	28/04/2008	30/04/2018	Euribor	4,675%	3,300%
<b>Totale</b>	<b>830.000</b>	<b>830.000</b>	<b>(39.372)</b>							

Il Valore al Mercato delle operazioni suindicate, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, è negativo e pari a 140.090 mila euro.

Al fine di limitare ulteriormente la variabilità degli interessi sui finanziamenti nel corso degli anni, nel 2009 sono stati previsti diversi strumenti finanziari.

A copertura dell'esercizio 2010 sono state stipulate le seguenti operazioni di *Interest Rate Swap*

**Interest Rate Swap**

(Importi in migliaia di euro)

Debito coperto	Capitale originale di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Interme-diario swap	Data di stipula	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro indicizzazione	Tasso fisso
Eurofima15	128.700	128.700	(461)	Crédit Suisse	14/05/09	30/09/09	30/09/10	Euribor 6m	1,500%
BIIS (ex OPI 2	240.000	240.000	(793)	Calyon	14/05/09	15/12/09	15/12/10	Euribor 6m	1,610%
Eurofima17	120.000	120.000	(400)	Crédit Suisse	15/05/09	30/09/09	30/09/10	Euribor 6m	1,475%
BIIS (ex OPI 2	200.000	200.000	(591)	Calyon	15/05/09	15/12/09	15/12/10	Euribor 6m	1,575%
BIIS (ex OPI 2	200.000	200.000	(601)	BNP	15/05/09	15/12/09	15/12/10	Euribor 6m	1,580%
Eurofima13	190.000	190.000	(843)	Calyon	27/05/09	16/11/09	15/11/10	Euribor 6m	1,668%
Eurofima19	65.700	65.700	(297)	Crédit suisse	27/05/09	30/09/09	30/09/10	Euribor 6m	1,595%
OPI 2004	200.000	200.000	(868)	Calyon	27/05/09	15/12/09	15/12/10	Euribor 6m	1,715%
Eurofima14	100.000	100.000	(357)	Calyon	29/05/09	16/11/09	15/11/10	Euribor 6m	1,580%
Eurofima16	116.000	116.000	(415)	Calyon	29/05/09	16/11/09	15/11/10	Euribor 6m	1,580%
OPI 2004	200.000	200.000	(708)	Crédit suisse	29/05/09	15/12/09	15/12/10	Euribor	1,634%
Eurofima1	200.000	200.000	(1.115)	Société Gen.	05/0609	28/12/09	28/12/10	Euribor	1,858%
Eurofima18	122.200	122.200	(673)	Société Gen.	05/0609	23/11/09	22/11/10	Euribor	1,786%
Eurofima20	47.400	47.400	(265)	BNP	05/06/09	30/12/09	30/12/10	Euribor	1,863%
Eurofima3	149.400	149.400	(548)	Crédit suisse	05/06/09	28/12/09	28/12/10	Euribor	1,665%
Eurofima10	62.700	62.700	(351)	BNP	17/06/09	30/12/09	30/12/10	Euribor	1,863%
Eurofima4	160.000	160.000	(868)	Crédit suisse	17/06/09	14/12/09	13/12/10	Euribor	1,828%
Eurofima 5	183.000	183.000	(1.024)	Unicredit	17/06/09	16/12/09	16/12/10	Euribor	1,845%
Eurofima 9	62.700	62.700	(320)	Crédit suisse	18/06/09	28/12/09	28/12/10	Euribor	1,810%
Eurofima2	200.000	200.000	(1.109)	Crédit suisse	05/0609	28/12/09	28/12/10	Euribor	1,855%
	<b>2.947.800</b>	<b>2.947.800</b>	<b>(12.607)</b>						

Il Valore al Mercato delle suindicate operazioni, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, è negativo e pari a 12.607 mila euro.

Invece, per la copertura degli esercizi 2011-2013 sono stati stipulati i seguenti contratti di *Interest Rate Swap*, *Interest Rate Cap* e *Interest Rate Collar* :

**Interest Rate Swap**

(Importi in migliaia di euro)

Debito coperto	Capitale originale di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Interme-diario swap	Data di stipula	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro indicizzazione	Tasso fisso
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(672)	UNICREDIT	03/08/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	3,240%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(652)	RBS	04/08/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	3,230%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(311)	Crédit Suisse	01/09/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	3,063%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(326)	SOC.GEN.	01/09/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	3,070%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(449)	SOC.GEN.	17/09/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	3,130%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(143)	SOC.GEN.	28/09/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	2,980%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(141)	Bank of America	28/09/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	2,979%
BIIS (ex OPI 2	80.000	80.000	(139)	RBS	28/09/2009	15/12/10	15/12/13	Euribor	2,978%
Eurofima 20	47.400	47.400	(183)	RBS	30/10/2009	30/12/10	30/12/13	Euribor	3,130%
Eurofima 10	62.700	62.700	(242)	Calyon	30/10/2009	30/12/10	30/12/13	Euribor	3,130%
	<b>750.100</b>	<b>750.100</b>	<b>(3.258)</b>						

**Interest Rate Cap**

(Importi in migliaia di euro)

Debito coperto	Capitale originale di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Interme-diario swap	Data di stipula	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro indicizzazione	Tasso cap
Eurofima 15	128.700	128.700	(430)	BNP	30/07/2009	30/09/10	30/09/13	Euribor	4,780%
Eurofima 17	120.000	120.000	(401)	BNP	30/07/2009	30/09/10	30/09/13	Euribor	4,780%
Eurofima 19	65.700	65.700	(219)	BNP	30/07/2009	30/09/10	30/09/13	Euribor	4,780%
Eurofima/ 16	116.000	116.000	(213)	BNP	30/10/2009	15/11/10	15/11/13	Euribor	4,410%
Eurofima/ 13	190.000	190.000	(348)	Bank of America	30/11/2009	15/11/10	15/11/13	Euribor	4,410%
	<b>620.400</b>	<b>620.400</b>	<b>(1.611)</b>						

**Interest Rate Collar**

(Importi in migliaia di euro)

Debito coperto	Capitale originale di	Valore nozionale	Fair value	Interme-diario swap	Data di stipula	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro indicizzazione	Tasso cap	Tasso floor
Eurofima 1	200.000	200.000	(877)	Crédit Suisse	31/07/2009	28/12/10	28/12/13	Euribor	4,050%	1,750%
Eurofima 2	200.000	200.000	(498)	HSBC	23/10/2009	28/12/10	28/12/13	Euribor	3,990%	1,500%
Eurofima 9	62.700	62.700	(160)	Bank of America	23/10/2009	28/12/10	28/12/13	Euribor	4,000%	1,500%
Eurofima 3	149.400	149.400	(433)	Crédit Suisse	26/10/2009	28/12/10	28/12/13	Euribor	4,060%	1,500%
	<b>612.100</b>	<b>612.100</b>	<b>(1.968)</b>							

Al 31/12/2009 il Valore al Mercato di tali operazioni è negativo e pari a 6.837 mila euro.

**Informativa sull'attività di direzione e coordinamento**

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato 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 2008. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2008, 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.

(importi in euro migliaia)		
<b>STATO PATRIMONIALE</b>	<b>31.12.2008</b>	<b>31.12.2007</b>
<b>ATTIVO:</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		
B) Immobilizzazioni	42.529.233	41.267.070
C) Attivo circolante	5.488.439	6.113.053
D) Ratei e risconti	38.802	30.335
<b>TOTALE</b>	<b>48.056.474</b>	<b>47.410.458</b>
<b>PASSIVO:</b>		
A) Patrimonio Netto:	35.980.289	35.968.996
Capitale	38.790.425	38.790.425
Riserve	292.920	292.920
Utili (perdite) portate a nuovo	(3.114.349)	(2.656.456)
Utile (perdita) dell'esercizio	11.293	(457.893)
B) Fondi per rischi e oneri	856.868	846.592
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	22.794	23.796
D) Debiti	11.155.426	10.538.321
E) Ratei e risconti	41.097	32.753
<b>TOTALE</b>	<b>48.056.474</b>	<b>47.410.458</b>
<b>GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI</b>	<b>2.509.554</b>	<b>3.521.621</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>		
	<b>2008</b>	<b>2007</b>
A) Valore della produzione	188.520	224.413
B) Costi della produzione	178.429	296.543
C) Proventi e oneri finanziari	47.337	41.731
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(41.643)	(402.659)
E) Proventi e oneri straordinari	5.526	7.751
Imposte sul reddito dell'esercizio	(10.018)	(32.586)
<b>Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>11.293</b>	<b>(457.893)</b>

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

Roma, 25 marzo 2010

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

(importi in migliaia di euro)

<b>Rendiconto finanziario</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Disponibilità monetarie nette iniziali</b>	<b>(197.496)</b>	<b>(584.567)</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
Utile (perdita) del periodo	19.641	(41.590)
Ammortamenti e svalutazioni	781.724	679.071
Svalutazione di immobilizzazioni finanziarie (-)	2.552	4.348
Variazione netta fondo T.F.R.	(214.922)	(126.244)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(3.612)	13.508
Ricavi non monetari (1)	(902)	(20.077)
Variazione rimanenze	(41.746)	(11.318)
Variazione crediti commerciali e diversi	(607.006)	347.784
Variazione ratei e risconti attivi	(2.935)	(954)
Variazione fondi rischi ed oneri	69.230	25.791
Variazione debiti commerciali e diversi	430.207	(113.530)
Variazione ratei e risconti passivi	15.484	9.703
<b>Totale</b>	<b>447.715</b>	<b>714.909</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali (2)	(39.498)	(32.238)
- immobilizzazioni materiali (2)	(967.624)	(862.666)
- partecipazioni	(3.163)	(2.812)
Cespiti dismessi in attesa di vendita	10.176	(715)
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi	28.868	24.610
Variazione delle altre attività immobilizzate (3)	(58)	(42)
<b>Totale</b>	<b>(971.299)</b>	<b>(873.863)</b>
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)		522.000
Conferimenti dei soci		
Contributi in conto capitale	35.872	59.962
<b>Totale</b>	<b>35.872</b>	<b>581.962</b>
Variazione di cassa da scissione		(35.937)
<b>Flusso monetario complessivo del periodo</b>	<b>(487.712)</b>	<b>387.071</b>
<b>Disponibilità monetarie nette finali</b>	<b>(685.208)</b>	<b>(197.496)</b>
di cui: saldo del c/c intersocietario	(722.992)	(253.396)

**Note esplicative**

**NB.** Tutte le voci sono al netto delle variazioni conseguenti le scissioni

(1) rappresentati da:

- utilizzi di fondi rischi ed oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" o alla voce E) 20 - "Proventi straordinari";
- sopravvenienze attive connesse al rilascio di fondi eccedenti;

(2) includono la voce "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" di conto economico;

(3) corrisponde alla variazione delle residue voci delle immobilizzazioni finanziarie (titoli non compresi nelle disponibilità, depositi cauzionali etc.);

## Stato Patrimoniale del settore dedicato al trasporto merci ex art. 5 Dlgs. n. 188/2003

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>			
<b>I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI</b>			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	242.597	301.155	(58.558)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	11.669.840	12.398.874	(729.034)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	10.970.077	10.782.565	187.512
7) Altre	2.485.281	4.296.953	(1.811.672)
Totale I	<u>25.367.795</u>	<u>27.779.547</u>	<u>(2.411.752)</u>
<b>II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI</b>			
1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria	131.868.009	53.425.874	78.442.135
2) Materiale rotabile ed imp. Industriali	596.771.218	670.089.150	(73.317.932)
3) Attrezzature industriali e commerciali	4.746.201	4.703.211	42.990
4) Altri beni	9.598.271	10.747.028	(1.148.757)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	107.550.224	120.482.323	(12.932.099)
Totale II	<u>850.533.923</u>	<u>859.447.586</u>	<u>-8.913.663</u>
<b>III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE</b>			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	17.000.594	42.049.334	(25.048.740)
b) Imprese collegate	4.205.558	4.725.810	(520.252)
d) Altre imprese	879.513	2.392.566	(1.513.053)
Totale 1)	<u>22.085.665</u>	<u>49.167.710</u>	<u>(27.082.045)</u>
2) Crediti:			
d) depositi cauzionali			
- esigibili oltre l'esercizio successivo	72.469	73.402	(933)
e) Altri	0	62.227	(62.227)
Totale 2)	<u>72.469</u>	<u>135.629</u>	<u>-63.160</u>
Totale III	<u>22.158.134</u>	<u>49.303.339</u>	<u>(27.145.205)</u>
<b>Totale B) Immobilizzazioni</b>	<b><u>898.059.852</u></b>	<b><u>936.530.472</u></b>	<b><u>(38.470.620)</u></b>

**C) ATTIVO CIRCOLANTE****I. RIMANENZE**

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	49.818.286	47.569.124	2.249.162
6) Cespiti radiati da alienare	1.526.961	1.591.631	(64.670)
Totale I	<u>51.345.247</u>	<u>49.160.755</u>	<u>2.184.492</u>

**II. CREDITI**

1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	210.225.995	171.643.848	38.582.147
- saldo crediti interdivisionale	11.905.503	80.131.630	(68.226.127)
	<u>222.131.498</u>	<u>251.775.478</u>	<u>(29.643.980)</u>
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	8.205.637	50.909.493	(42.703.856)
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.643.377	2.295.736	2.347.641
4) Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	32.501	35.118	(2.617)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2009	31.12.2008	Differenze
5)	Verso altri			
a)	altre imprese consociate			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	123.353.460	96.341.356	27.012.104
b)	altri			
	- esigibili entro l'esercizio successivo	42.900.520	34.893.406	8.007.114
	Totale 5)	166.253.980	131.234.762	35.019.218
	Totale II	401.266.993	436.250.587	(34.983.594)
III.	ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTIT. IMM.	281.582	0	281.582
IV.	DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1)	Depositi bancari e postali	(27.480)	65.558	(93.038)
2)	Assegni	0	0	0
3)	Denaro e valori in cassa	100.402	103.758	(3.356)
4)	Conti correnti di tesoreria	993.606.638	941.535.983	52.070.655
	Totale IV	993.679.560	941.705.299	51.974.261
<b>Totale C) Attivo circolante</b>		<b>1.446.573.382</b>	<b>1.427.116.641</b>	<b>19.456.741</b>
<b>D) RATEI E RISCONTI</b>				
II.	RISCONTI			
2)	Altri ratei e risconti	738.232	138.481	599.751
<b>Totale D) Ratei e risconti</b>		<b>738.232</b>	<b>138.481</b>	<b>599.751</b>
<b>TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)</b>		<b>2.345.371.466</b>	<b>2.363.785.594</b>	<b>(18.414.128)</b>



(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>			
IX SBILANCIO ATTIVITA'/PASSIVITA'	(1.494.592.182)	(1.328.038.784)	(166.553.398)
<b>Totale A) Patrimonio Netto</b>	<b>(1.494.592.182)</b>	<b>(1.328.038.784)</b>	<b>(166.553.398)</b>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>			
4) Fondo ristrutturazione industriale	23.997.575	44.246.466	(20.248.891)
5) Fondo rischi partecipazioni Gruppo	5.027.798	3.348.606	1.679.192
6) Altri	109.524.374	81.571.761	27.952.613
<b>Totale B) Fondi per rischi e oneri</b>	<b>138.549.747</b>	<b>129.166.833</b>	<b>9.382.914</b>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUB.</b>	<b>277.177.337</b>	<b>329.683.008</b>	<b>(52.505.671)</b>
<b>D) DEBITI</b>			
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	180	7604	(7.424)
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	77.576.270	98.393.126	(20.816.856)
-saldo debiti interdivisionali	1.093.254.569	1.143.761.078	(50.506.509)
	1.170.830.839	1.242.154.204	(71.323.365)
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	12.572.930	16.941.131	(4.368.201)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.075.935	1.733.174	1.342.761
11) Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.737.380.930	1.498.487.322	238.893.608
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	244.444.799	233.355.743	11.089.056
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	26.156.600	34.099.323	(7.942.723)
14) Altri debiti			
a) verso altre imprese consociate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	186.686.920	134.225.500	52.461.420
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	43.087.431	71.970.493	(28.883.062)
<b>Totale 14)</b>	<b>229.774.351</b>	<b>206.195.993</b>	<b>23.578.358</b>
<b>Totale D) Debiti</b>	<b>3.424.236.564</b>	<b>3.232.974.494</b>	<b>191.262.070</b>
<b>E) RATEI E RISCONTI</b>			
II. RISCONTI			
2) Altri ratei e risconti	0	43	(43)
<b>Totale E) Ratei e risconti</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>(43)</b>
<b>TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>2.345.371.466</b>	<b>2.363.785.594</b>	<b>(18.414.128)</b>

## Stato Patrimoniale riclassificato del settore dedicato al trasporto merci

	(importi in migliaia di euro)		
	31.12.2009	31.12.2008	Differenze
<b>ATTIVITA' NETTE</b>			
Capitale circolante netto gestionale	113.514	98.380	15.134
Altre attività nette	(274.811)	(310.450)	35.639
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>(161.297)</b>	<b>(212.070)</b>	<b>50.773</b>
Immobilizzazioni tecniche	875.901	887.227	(11.326)
Partecipazioni	22.086	49.168	(27.082)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>897.987</b>	<b>936.395</b>	<b>(38.408)</b>
TFR	(277.177)	(329.683)	52.506
Altri fondi	(138.550)	(129.167)	(9.383)
<b>Totale fondi</b>	<b>(415.727)</b>	<b>(458.850)</b>	<b>43.123</b>
<b>TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>320.963</b>	<b>265.475</b>	<b>55.488</b>

## Conto Economico riclassificato a full cost del settore dedicato al trasporto merci

	2009	2008	Differenza %
Ricavi da Traffico	645.278	916.635	(29,60)
Ricavi da Mercato	552.884	777.087	(28,85)
Ricavi da Contratto di Servizio	92.394	139.548	(33,79)
Altri ricavi	82.686	113.974	(27,45)
<b>Ricavi operativi</b>	<b>727.964</b>	<b>1.030.609</b>	<b>(29,37)</b>
Costo del lavoro	(452.572)	(508.561)	(11,01)
Materiali	(15.143)	(30.891)	(50,98)
Servizi	(473.480)	(640.310)	(26,05)
<i>di cui Pedaggio</i>	(89.739)	(128.229)	(30,02)
Capitalizzazioni	3.976	3.324	19,63
Ribaltamento partite operative	(4.901)	(4.903)	(0,04)
<b>Costi Operativi</b>	<b>(942.120)</b>	<b>(1.181.341)</b>	<b>5,68</b>
<b>EBITDA</b>	<b>(214.156)</b>	<b>(150.731)</b>	<b>42,08</b>
Ammortamenti netti	(65.169)	(67.952)	(4,10)
Ribaltamento ammortamenti	(7.747)	(10.878)	(28,78)
Accantonamenti e svalutazioni	(6.744)	(7.869)	(14,30)
Saldo proventi (oneri) diversi	24.223	5.131	372,07
Ribaltamento altre partite	(3.668)	(4.710)	(22,13)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(273.261)</b>	<b>(237.011)</b>	<b>15,29</b>

**Nota:** I dati dei due esercizi tengono conto del ribaltamento delle partite operative e degli ammortamenti relativi alle strutture di Staff e alle Direzioni Tecniche



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE  
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI  
TRENITALIA S.p.A. SUL BILANCIO D'ESERCIZIO 2009**

1. I sottoscritti Vincenzo Soprano e Enrico Grigliatti, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Trenitalia S.p.A., 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 2009.

2. Al riguardo si rappresenta che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Trenitalia S.p.A., nominato in data 27 maggio 2008 e riconfermato in data 25 giugno 2009, ha svolto, sui processi ritenuti maggiormente significativi, attività volte alla rilevazione dell'esistenza dei controlli sulle relative procedure amministrativo-contabili ed attività volte alla verifica dell'adeguatezza ed effettiva applicazione delle stesse. Tale attività è stata effettuata sulla base di un processo definito con il Dirigente Preposto di Capogruppo in coerenza con il modello *Internal Control – Integrated Framework* emesso dal *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* che rappresenta un framework di riferimento generalmente accettato a livello internazionale.

Si specifica, in particolare, che l'ambito dei processi/procedure sottoposti ad analisi ai fini della presente Attestazione è stato definito attraverso un'attività di *scoping* condotta a livello di Capogruppo e di Società, partendo dai singoli conti di bilancio alimentati dai



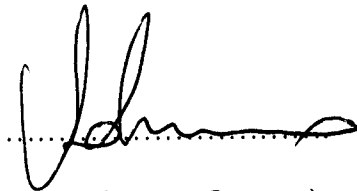
processi ed utilizzando indici di rilevanza quantitativa, con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa.

Inoltre, il completamento delle attività di rilevazione e verifica di adeguatezza ed effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili in ambito 2009 è previsto per l'esercizio 2010.

3. Si attesta, inoltre, che il bilancio d'esercizio:
- a. corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
  - b. è redatto in conformità alle norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità e, a quanto consta, è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Trenitalia S.p.A.

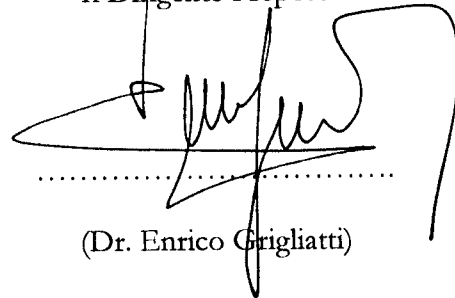
Roma, 23 aprile 2010

Amministratore Delegato



(Ing. Vincenzo Soprano)

Il Dirigente Preposto



(Dr. Enrico Grigliatti)

*Il Collegio Sindacale*

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
AL BILANCIO CHIUSO AL 31.12.2009**

Signori Azionisti,

la presente relazione e' resa nel quadro delle disposizioni del codice civile e riferisce la sintesi delle attività espletate dal Collegio sindacale di Trenitalia S.p.A. durante l'esercizio chiuso con il bilancio al 31.12.2009, redatto dal Consiglio di amministrazione e trasmesso al Collegio corredato dalla relazione sulla gestione. Ad esso sono allegati lo stato patrimoniale e il conto economico, riclassificati.

La Società non ha proceduto alla redazione del bilancio consolidato in forza dell'esonero previsto dal comma 3 dell'art. 27 del D.Lgs. 127/1991.

La Società ha natura di controllata di Ferrovie dello Stato S.p.A., che su di essa esercita la direzione ed il coordinamento, ai sensi dell'art. 2497 e seguenti del c.c..

Si informa altresì che il controllo contabile ex art. 2409 bis c.c. è svolto dalla Società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A..


Nell'espletare la propria attività, il Collegio sindacale ha seguito le regole e gli indirizzi del quadro normativo di riferimento e quindi del Codice Civile e di altre leggi e decreti di inerenza. Tale attività ha tenuto conto anche dei principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare il Collegio ha esercitato le seguenti attività di vigilanza e controllo:

- ha svolto n° 7 riunioni ai sensi dell'art. 2404 c.c., in occasione delle quali ha approfondito specifici argomenti, esaminato documentazione su peculiari tematiche ed assunto informazioni dai responsabili di varie Strutture aziendali;
- ha partecipato a n° 12 sedute del Consiglio di amministrazione ed alle adunanze dell'Assemblea sociale, constatando il costante confronto di opinioni fra il Presidente, l'Amministratore delegato e i singoli intervenuti e può ragionevolmente assicurare che le deliberazioni assunte sono conformi alle leggi e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate o in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea dei soci e sono rispettose dei principi di corretta amministrazione;
- ha intrattenuto con la Società di revisione PricewaterhouseCoopers incontri di informazione e di orientamento, riscontrando la continuità di essa nell'attività di controllo durante l'esercizio e raccogliendone la dichiarazione di inesistenza di fatti censurabili;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 1.654.464.000,00 i.v.  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 - R.E.A. 883047



- ha vigilato, acquisendo informazioni, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società anche attraverso incontri con l'Organismo di Vigilanza, assumendo notizie in merito all'attività svolta ed alle iniziative intraprese circa l'aggiornamento del "Modello di organizzazione, gestione, e controllo" della Società;
- ha vigilato, acquisendo informazioni anche dalla Società di revisione, sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile;
- ha rilevato, dai report delle attività di audit nonché attraverso le notizie fornite dai responsabili delle Strutture aziendali, alcune carenze del sistema di controllo interno per il cui superamento sono state avviate opportune iniziative e assunti i conseguenti provvedimenti. Ha rilevato inoltre che alcune carenze emerse negli esercizi precedenti sono state in gran parte eliminate.
- ha verificato che le azioni gestionali di rilievo economico, finanziario e patrimoniale poste in essere dalla Società anche nei rapporti infragruppo non siano state connotate da inadeguatezza rispetto alle abituali condizioni di mercato;
- ha promosso e raccolto un costante flusso di informazioni in merito agli avvenimenti della gestione acquisendo notizie in virtù dei chiarimenti e degli elementi forniti dall'Amministratore delegato, anche ai sensi dell'art. 2381 c.c. e dai dirigenti responsabili preposti a funzioni di interesse;
- ha incontrato il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, il quale ha informato il Collegio sulla attività svolta;
- 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 rilevato che la relazione sul bilancio contiene, in ottemperanza dell'art. 2428 c.c., le informazioni sulla sicurezza, sull'ambiente e sul personale nonché la descrizione dei principali rischi ed incertezze cui la società è esposta;
- nel processo di formazione della relazione sulla gestione e del progetto di bilancio ha accertato l'osservanza delle norme di legge nonché la completezza dell'informazione, riscontrando che la Società non ha fatto ricorso all'esercizio di deroghe di cui all' art. 2423, comma 4 c.c.; ha espresso il proprio assenso all'iscrizione nell'attivo, ai sensi di quanto previsto dall'art. 2426, comma 1, punto 5 c.c., di costi di impianto e di ampliamento, nonché di ricerca e sviluppo.

#### **ANALISI DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO 2009**

L'esercizio 2009 registra un utile di 19,6 milioni di euro rispetto alla perdita di 41,6 milioni di euro del 2008.

Il suddetto risultato positivo è stato conseguito nonostante il significativo rallentamento dell'economia mondiale che ha inciso notevolmente sulla domanda di traffico ed in particolare del settore cargo. Nella Relazione sulla gestione vengono fornite dettagliate informazioni sulle vicende che hanno caratterizzato la gestione stessa e sulle azioni intraprese dalla Società che hanno portato al conseguimento di detto risultato finale. In sintesi la Società, al fine di mitigare l'impatto negativo verificatosi nel settore cargo a causa della sensibile riduzione della domanda di traffico, è intervenuta, tra l'altro, sul versante dei costi, in particolare sullo stesso settore cargo, realizzando significative economie.

Il Collegio ritiene che il raffronto dei dati complessivi più significativi dell'esercizio 2009 con quelli del 2008 non può prescindere, ai fini di un confronto omogeneo che consenta una completa e congrua valutazione dei risultati gestionali, dai valori del ramo di azienda TLN srl, oggetto dell'operazione di affitto, per il periodo 15 novembre 2009 – 31 dicembre 2009.

Ciò posto, si rileva che il margine operativo lordo, di 982,2 milioni di euro, registra un miglioramento rispetto al 2008, attestatosi a 918,7 milioni di euro, mentre il risultato operativo passa da 186,9 milioni di euro del 2008 a milioni di euro 217,3.

I **ricavi operativi** evidenziano una riduzione rispetto al 2008, connessa all'andamento particolarmente negativo del settore cargo in parte compensato dall'incremento dei ricavi di altri settori (Alta Velocità, Eurostar, ecc..).

I **costi operativi** registrano una riduzione rispetto al 2008 per effetto, in particolare, del diminuito costo del lavoro e di altri costi, tra i quali emergono quelli afferenti il settore cargo.

Il saldo della gestione finanziaria segna un miglioramento attribuibile essenzialmente alla dinamica del mercato dei tassi di interesse e segnatamente all'Euribor.

Il capitale investito netto passa da 6.980,5 milioni di euro del 2008 a 8.107,2 milioni di euro nel 2009.

La situazione finanziaria netta presenta un peggioramento di 486 milioni di euro per effetto essenzialmente dello slittamento degli incassi a valere sui contratti di servizio pubblico.

Si rileva, poi, tra i conti d'ordine, che il valore del pegno sul materiale rotabile è di circa 3,3 milioni di euro per un complessivo valore residuo dei beni (al netto degli ammortamenti) pari a circa 6 milioni di euro.

Il Consiglio di Amministrazione ha evidenziato che i risultati conseguiti nel 2009 confermano e migliorano le ipotesi del Piano industriale 2007/2011, sul quale è basato il presupposto su cui è fondato il principio della continuità aziendale a base del bilancio.

Gli amministratori, hanno, altresì evidenziato che le operazioni di ricapitalizzazione deliberate nel corso dell'anno agevoleranno, tra l'altro, la realizzazione del piano di investimenti e del miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto.

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

Il Collegio ritiene di evidenziare alcuni eventi che hanno caratterizzato la gestione e i risultati dell'esercizio 2009:

- sottoscrizione dell'accordo programmatico tra FS e OO.SS. di categoria per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, comprendente l'accordo per rinnovare e rendere operativo il Fondo Bilaterale per il sostegno al reddito;
- partecipazione paritetica con la Nord Spa (Gruppo Ferrovie Nord Milano) alla costituzione della Società Trenitalia La Nord srl (TLN srl) per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia. La TLN srl ha deliberato l'aumento del capitale sociale per complessivi 6 milioni di euro di cui

il 50% a carico di Trenitalia. In data 15 novembre è diventata operativa TLN srl a valle della stipula dei contratti di affitto dei due rami di azienda, quello di Trenitalia e quello di La Nord;

- approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della proposta di aumento del capitale sociale per un importo di € 1000 milioni, approvata dall'Assemblea dei soci del 10.9.2009.
- inaugurazione della nuova rete ferroviaria ad Alta Velocità;
- stipula dell'atto di scissione parziale da RFI S.p.A in favore di Trenitalia S.p.A mediante assegnazione a quest'ultima degli impianti di manutenzione dei rotabili e di porzioni di aree complementari.

Si segnala, infine, che il Collegio:

- non ha ricevuto denunce ai sensi dell'art. 2408 del c.c.;
- non ha acquisito il testo della relazione della Società di revisione sul progetto di bilancio.

Il Collegio, premesso quanto sopra, propone all'Assemblea di approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2009 e la relazione sulla gestione così come redatti dagli amministratori.

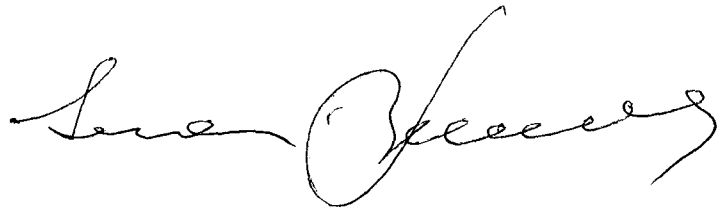
Il Presidente del Collegio dispone che la presente relazione, sottoscritta da tutti i componenti, venga depositata presso la sede della Società ai sensi di legge.

Roma, 8 aprile 2010

Letto, confermato e sottoscritto

IL COLLEGIO SINDACALE

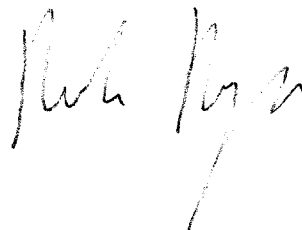
Dr. Lucio BRUNDU - (Presidente)



Prof. Claudio de' GIOVANNI - (Sindaco effettivo)



Dr. Ruggiero PINTO - (Sindaco effettivo)





**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI  
DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE (ORA  
ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)**

**TRENITALIA SPA**

**BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2009**

**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE (ORA ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39)**

All'Azionista di  
Trenitalia SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2009. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori di Trenitalia SpA. E' 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.

La revisione contabile sul bilancio di esercizio al 31 dicembre 2009 è stata svolta in conformità alla normativa vigente nel corso di tale esercizio.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 23 aprile 2009.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2009 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società per l'esercizio chiuso a tale data.

- 4 Gli amministratori, nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", hanno evidenziato, tra l'altro, che l'utile dell'esercizio 2009 conferma il percorso delineato nel Piano d'Impresa 2007 - 2011 che costituisce il presupposto su cui è fondato il principio di continuità aziendale a base del bilancio restando da finalizzare la ristrutturazione del settore Cargo per pervenire ad avere in tutti i settori di business risultati positivi. Gli amministratori hanno inoltre indicato che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 consentiranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto.
  
- 5 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori di Trenitalia SpA. E' 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 raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2009.

Roma, 13 aprile 2010

PricewaterhouseCoopers SpA

  
Luciano Festa  
(Revisore contabile)



Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 Roma  
[www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it)