



# Relazione finanziaria annuale 2015

## **Trenitalia SpA**

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

Capitale sociale: euro 1.654.464.000,00 i.v.

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 05403151003

R.E.A.: 0883047

Partita IVA: 05403151003

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

## **MISSIONE DELLA SOCIETA'**

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

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

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

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

---

**ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE****Consiglio di Amministrazione:**

Presidente	Tiziano ONESTI dal 21 dicembre 2015 Marco ZANICHELLI fino al 30 ottobre 2015
Amministratore Delegato	Barbara MORGANTE dal 23 dicembre 2015 (*) Vincenzo SOPRANO fino al 21 dicembre 2015
Consiglieri	Maria Rosaria MAUGERI (**) Marco GOSSO (**) Paolo COLOMBO (**) Stefano SAVINO (***) Francesco ROSSI (***) Barbara MORGANTE (***)

**Collegio Sindacale:**

Presidente	Maria Laura PRISLEI
Sindaci effettivi	Alessandro ALESSANDRINI Gianfranco ZANDA
Sindaci supplenti	Margherita BONITATIBUS Gianpaolo Davide ROSSETTI

**Società di Revisione:**

KPMG S.p.A.

(\*) In carica dal 21 dicembre 2015 come Consigliere

(\*\*) In carica dal 21 dicembre 2015

(\*\*\*) In carica fino al 21 dicembre 2015

## INDICE

### Relazione sulla gestione

Legenda e glossario .....	7
Principali indicatori.....	10
Principali eventi dell'anno .....	11
Quadro macroeconomico.....	14
Andamento dei mercati di riferimento .....	18
Rapporto con i clienti .....	20
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria .....	26
Risorse umane.....	45
Politica ambientale e sicurezza .....	48
Investimenti .....	52
La flotta Trenitalia .....	56
Fattori di rischio.....	57
Rapporti con parti correlate.....	60
Il gruppo Trenitalia .....	61
Azioni proprie .....	66
Altre informazioni .....	66
Evoluzione prevedibile della gestione .....	71
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio .....	72

### Prospetti Contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria .....	74
Prospetto di conto economico.....	75
Prospetto di conto economico complessivo.....	76
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto.....	77
Rendiconto finanziario.....	78

### Note esplicative al Bilancio d'esercizio

Premessa .....	79
Società.....	79
Criteri di redazione del bilancio .....	80
Principi contabili applicati .....	80
Gestione dei rischi finanziari .....	99

---

Informativa sullo Stato Patrimoniale.....	108
Informativa sul Conto Economico.....	129
Passività e attività potenziali.....	137
Compensi Amministratori e Sindaci .....	137
Compenso alla Società di Revisione.....	137
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento.....	138
Parti correlate.....	139
Garanzie .....	145
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio .....	145

### **Altri documenti:**

**Stato Patrimoniale e Conto Economico riclassificato del settore dedicato al trasporto merci (ex art. 5 D.Lgs. 188/2003)**

**Attestazione del Dirigente Preposto e Amministratore Delegato**

**Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di Revisione**

## LEGENDA E GLOSSARIO

Di seguito la legenda degli indicatori di *performance* economica, finanziaria e patrimoniale di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione:

- **Margine Operativo lordo-EBITDA:** è un indicatore della *performance* operativa della sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo-EBIT:** è un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è il saldo tra Rimanenze, Crediti commerciali correnti e non correnti e Debiti commerciali correnti e non correnti.
- **Altre attività nette:** Crediti ed anticipi MEF per contributi, Attività per imposte anticipate, Altre attività correnti e non correnti e Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo imposte, Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, Fondo per altri rischi minori e Passività per imposte differite.
- **CIN:** Capitale Investito Netto, è somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Ebitda margin:** indice percentuale determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.
- **Ebit margin - ROS (return on sales):** è l'indice percentuale di redditività delle vendite. E' determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.
- **Debt equity:** è il rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **MP:** Mezzi Propri, è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, incluse quelle di valutazione (Cash Flow Hedge e Utili/perdite Attuariali), gli Utili (perdite) portati a nuovo, la passività finanziaria relativa ai derivati e il Risultato dell'esercizio.
- **PFN:** è la somma algebrica di Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, e di Disponibilità liquide e di Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **ROE (return on equity):** è l'indice percentuale di redditività del capitale proprio. E' determinato dal rapporto tra il Risultato netto (RN) e i Mezzi propri medi (media tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio.
- **ROI (return on investment):** indice percentuale di redditività del capitale investito. E' calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (media tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito - NAT:** esprime l'investimento in capitale rispetto alle vendite. E' determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (media tra inizio e fine esercizio).

Di seguito il glossario dei termini delle attività operative e delle sigle di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione:

- **ART:** Autorità di Regolazione dei Trasporti

- **ATC:** *Automatic Train Control*. Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection* (ATP).
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.
- **Carico medio** = (v-km/treni-km) esprime il numero di viaggiatori-km per treno-km vale a dire quante persone in media trasporta un treno.
- **Contratti di servizio:** Contratti tra la committenza pubblica (Regioni o Stato) e Trenitalia SpA per le attività di trasporto.
- **ERTMS (*European Rail Traffic Management System*):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (*European Train Control System*):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC. I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali e innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).
- **GSM-R *Global System for Mobile Communication-Railways*:** *standard* internazionale di telefonia mobile, basato sulla tecnologia GSM, per le comunicazioni principalmente fra treni e centri di controllo che trasmette su una banda di frequenze in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie; è una parte dell'ERTMS.
- **Load factor** = (v-km/postokm) esprime il cosiddetto fattore di riempimento, ossia l'occupazione media di un treno rispetto ai posti disponibili.
- **MEF:** Ministero dell'economia e delle finanze
- **MIT:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- **SCMT:** Sistema di Controllo Marcia Treno. Prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Terminal:** infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **Trasporto combinato:** trasporto intermodale la cui percorrenza si effettua principalmente per ferrovia, vie navigabili o mare, mentre i percorsi iniziali e terminali sono effettuati su strada.
- **Trasporto intermodale:** trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con spostamento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).
- **Tonnellate-km:** Unità di misura corrispondente alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalle tonnellate utili trasportate in un determinato arco temporale
- **Treni-km:** Unità di misura corrispondente alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in dotazione in un determinato arco temporale
- **Viaggiatori-km:** Unità di misura corrispondente alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale(v-km).

## **Relazione sulla gestione**

**PRINCIPALI INDICATORI**

	<b>Consuntivo 2015</b>	<b>Consuntivo 2014</b>	<b>Consuntivo 2013</b>
<b>HIGHLIGHTS ECONOMICI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>			
Ricavi operativi	5.542,3	5.576,7	5.497,8
Costi Operativi	(4.114,9)	(4.120,9)	(4.112,5)
EBITDA	1.427,4	1.455,8	1.385,3
EBIT	380,7	288,0	431,7
Risultato netto	230,0	59,5	181,5
<b>INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI</b>			
ROI	4,2%	3,6%	5,2%
ROS	6,9%	5,2%	7,9%
NAT	0,61	0,69	0,66
<b>INDICATORI DI REDDITIVITA'</b>			
Personale (FTE)	31.589	32.007	33.665
TrKm/Addetto (mgl)	8,48	8,24	7,88
Ricavi operativi/Addetto	175.453	174.232	163.307
EBITDA Margin	25,8%	26,1%	25,2%
<b>INDICATORI FINANZIARI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>			
Posizione Finanziaria Netta	6.715	5.951	6.241
D/E	2,91	2,87	2,98
Cash Flow Operativo	647	967	544
Investimenti (escluso ciclica)	(1.432)	(694)	(552)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	0,5	1,0	1,2
Fabbisogno Finanziario	763	(290)	(98)

---

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Gennaio

- Il 19 gennaio è stata sottoscritta una lettera di intenti tra Trenitalia e GTT per valutare la possibilità di una Newco finalizzata alla gestione del servizio ferroviario metropolitano del nodo di Torino.

### Febbraio

- Nel corso del mese di febbraio la Direzione Regionale Emilia Romagna ha aderito al progetto "Industriamoci", progetto di Unindustria Bologna, che ha come scopo l'avvicinare le realtà industriali e le scuole del territorio, migliorare la conoscenza delle dinamiche professionali interne alle aziende e diffondere fra gli studenti la consapevolezza del valore formativo della cultura tecnica. Il progetto consente agli studenti le visite nei luoghi ove si concentrano le principali attività della Direzione Regionale. Sempre nel mese di Febbraio l'Officina Manutenzione di Foggia ha avviato un altro progetto di "alternanza scuola-lavoro" che prevede un percorso formativo di 200 ore in due anni da offrire ai ragazzi della scuola coinvolta.
- Nel mese di febbraio è nato il nuovo ViaggiaTreno *mobile* per Smartphone al servizio del cliente Trenitalia che utilizza il treno per i propri spostamenti. La tecnologia è accessibile da tutti i dispositivi mobili fino a otto pollici, presenta una nuova grafica e informazioni di dettaglio che consentono di programmare il viaggio ed essere sempre informati sull'andamento del traffico ferroviario.

### Marzo

- A partire dal 1 marzo 2015 sulle Freccie Trenitalia è riconosciuto un bonus per ritardi compresi tra i 30 e i 59 minuti. Il bonus rientra tra le attività rivolte ai clienti e amplia i diritti previsti dalle attuali normative comunitarie che prevedono la concessione di un'indennità solo in caso di ritardi superiori ai 60 minuti. Il bonus è nominativo e valido per l'acquisto di un nuovo viaggio entro 12 mesi dal giorno in cui si è verificato il ritardo.
- Nel mese di marzo sono entrati in esercizio nella Regione Toscana i primi nuovi treni Swing e Jazz, treni progettati e realizzati secondo le più avanzate concezioni di ingegneria, con accessori e dotazioni all'avanguardia che consentiranno più puntualità, comodità e informazione quanti (prevalentemente pendolari) utilizzano il trasporto pubblico ferroviario in Toscana.
- Nel mese di marzo Trenitalia, Official Global Rail Carrier di Expo Milano 2015, ed Explora, tourism board ufficiale di Expo Milano 2015, hanno siglato un accordo di partnership per promuovere l'offerta turistica delle destinazioni Expo Milano 2015. Uno dei principali obiettivi dell'intesa è facilitare la prenotazione dei treni inserendo la possibilità di prenotazione ed acquisto dei biglietti Trenitalia sul portale turistico ufficiale di Expo Milano 2015 ([wonderfulexpo2015.info](http://wonderfulexpo2015.info)). Questo accordo si affianca ad una serie di promozioni e facilitazioni per incentivare l'uso delle Freccie, con proposte per studenti, tour operator e visitatori stranieri che vorranno cogliere l'opportunità dell'evento per proseguire il viaggio alla scoperta dell'Italia.

### Aprile

- Il 10 aprile nel corso dell'incontro organizzato da Legambiente e dal Gruppo FS, Trenoverde 2015, Trenitalia ha avuto occasione di ribadire che la sostenibilità ambientale è un elemento fondamentale del patrimonio etico della Società ed un plus in chiave economica che crea vantaggio per vincere le sfide imposte dal mercato.

- Nel corso del mese sono state immesse in circolazione le nuove carte multifunzioni realizzate da CartaSi e Trenitalia, frutto dell'accordo che punta anche a perseguire, nel tempo, una completa e interoperabile digitalizzazione dei pagamenti nel settore trasporti. Il progetto integra la funzionalità di pagamento gestita da CartaSi sia nelle cartaFreccia, le carte fedeltà dei clienti Trenitalia, sia nelle carte regionali dei trasporti. Nel corso del 2015 sono state emesse le nuove carte che stanno progressivamente sostituendo quelle già emesse. Per quel che riguarda la componente trasporto pubblico locale, nella Regione Piemonte sarà, fin da subito, possibile acquistare anche abbonamenti e biglietti emessi da operatori del trasporto Pubblico Locale diversi da Trenitalia.

### **Giugno**

- In data 9 giugno è stato siglato il nuovo contratto fra Trenitalia e le Agenzie di Viaggio. L'operazione riguarda circa 6700 agenzie e oltre 16 milioni di clienti. Le trattative con le Associazioni di Categoria, Astoi Confindustria Viaggi, Assoviaggi Confesercenti e Fiafet Confcommercio Imprese per l'Italia, hanno condotto ad un rinnovo contrattuale che recherà vantaggi sia alle agenzie di viaggio, sia ai clienti. Le Agenzie potranno contare su procedure semplificate e tempi di attivazione ancor più rapidamente i clienti avranno a disposizione una gamma di prodotti ampliata e servizi accessori.
- In data 26 giugno è stata firmata l'intesa per il contratto di servizio fra la regione Sicilia e Trenitalia. La Regione Sicilia ha acquisito, dallo Stato, la piena competenza in materia di programmazione e finanziamento dell'offerta ferroviaria regionale. L'intesa prevede che il nuovo contratto potrà avere una durata biennale ed una produzione di circa 9,5 milioni di treni-Km per anno; prevede, inoltre, 190 milioni di euro, di cui 40 milioni a carico di Trenitalia e 150 milioni a carico della Regione, per investimenti in nuovo materiale rotabile per realizzare un importante piano di adeguamento della flotta.

### **Luglio**

- In data 15 luglio è stato convertito in legge il Decreto Legislativo n. 112 di attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione). Detto Decreto abroga e sostituisce le disposizioni del decreto legislativo n. 188/2003. Detto decreto, oltre a ribadire le regole per la Contabilità e bilancio delle imprese ferroviarie (separazione attività di trasporto merci e passeggeri), definisce le condizioni di accesso ai servizi obbligatori.
- Il 16 luglio è stato siglato un accordo quadro con Meridiana che prevede agevolazioni tariffarie per i clienti e vantaggi per gli iscritti ai programmi di fidelizzazione Meridiana Club e CartaFRECCIA per l'intermodalità Meridiana-Trenitalia.
- Il 17 luglio l'App Prontotreno, che ha cambiato nome in App Trenitalia, è stata resa disponibile per iPhone ed è stata arricchita con nuove funzionalità realizzate anche su indicazione dei clienti.
- Il 24 luglio è stato firmato un accordo tra Trenitalia e Air France-KLM che prevede agevolazioni per chi sceglie soluzioni di viaggio congiunte treno+aereo. L'accordo è valido fino al 31 dicembre 2015.
- Il 29 luglio è stato stipulato tra Trenitalia e Ferrovie dello Stato Italiane il contratto di *Facility Agreement* per 800 milioni di euro a valere sul "*Backup Facility Agreement*" sottoscritto il 22 maggio con gli "Original Lenders".

**Settembre**

- Grazie alla collaborazione tra il Musei Vaticani ed il Gruppo FS Italiane, dal 12 settembre e per 3 mesi, ogni sabato turisti, curiosi ed appassionati hanno avuto la possibilità di salire a bordo di un treno dedicato, in partenza dall'antica Stazione Vaticana all'interno dello Stato Pontificio, e arrivare alle stazioni di Castel Gandolfo e Albano Laziale. Il nuovo collegamento ha idealmente unito i "due Vaticani" e concretamente avvicinato due siti di cultura e bellezza quali i Musei Vaticani e le Ville Pontificie di Castel Gandolfo.

**Ottobre**

- Nel corso del mese ha preso il via la quinta edizione del Frecciarosa, la campagna di sensibilizzazione e prevenzione delle malattie femminili condotta insieme all'Associazione IncontraDonna Onlus. Il programma di Frecciarosa 2015 ha riproposto le consulenze mediche a bordo treno e la diffusione di vademecum ricchi di consigli e indicazioni utili per l'intero universo femminile con l'obiettivo di mettere al centro dell'attenzione le donne, la loro salute ed i loro diritti.

**Novembre**

- Il Gruppo FS, attraverso le sue società operative, ha elaborato uno specifico piano per garantire un efficiente sistema di mobilità verso Roma e nelle relazioni con l'hinterland della Capitale e le città d'arte in vista del Giubileo della Misericordia. Il trasporto integrato ferro-gomma avrà nell'anno Giubilare un ruolo fondamentale, le principali stazioni di interscambio sono state dotate di parcheggi e servizi che permetteranno facili soluzioni di viaggio. La stazione di Roma Tiburtina sarà l'hub principale della città; questa stazione, infatti, sarà servita giornalmente da 96 treni dell'offerta nazionale, di cui 64 Frecciarossa, 22 Frecciargento e 10 Intercity, ai quali si aggiungono 307 collegamenti regionali.
- Il 13 novembre l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha emesso la delibera 96/2015 con la quale sono stati definiti i criteri per la determinazione, da parte del Gestore dell'Infrastruttura, dei canoni di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Le misure di regolazione hanno riguardato, tra l'altro, le modalità di utilizzo ed i relativi canoni degli spazi di stazione, degli scali merci e degli impianti tecnici. Tale provvedimento rende operativa la Direttiva 2012/34/UE "Recast" sullo spazio unico ferroviario europeo recepita in Italia dal D.Lgs 112/2015.

**Dicembre**

- Il 19 dicembre oltre 6.300 persone, tra ferrovieri e loro familiari, hanno incontrato Papa Francesco in Vaticano, nell'Aula Paolo VI, durante l'udienza organizzata in occasione dei 110 anni dalla nascita delle Ferrovie dello Stato Italiane.
- Il 21 dicembre l'assemblea degli azionisti di Trenitalia ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione. L'assemblea ha nominato Tiziano Onesti presidente ed ha indicato Barbara Morgante Amministratore Delegato della Società, nominata a tale carica nella prima seduta del CdA, tenutasi il successivo 23 dicembre.

## QUADRO MACROECONOMICO

Il rallentamento della crescita delle grandi economie emergenti che negli ultimi anni hanno trainato l'economia mondiale, il crollo dei prezzi delle materie prime e una crescente volatilità del mercato finanziario hanno indebolito nel corso del 2015 le prospettive di crescita dell'attività economica mondiale.

Secondo le ultime stime di Prometeia, la crescita del PIL mondiale si è attestata al 2,9% (-0,4 punti percentuali in meno rispetto all'anno precedente), laddove il rallentamento dei paesi emergenti (+3,7% rispetto al +4,6% del 2014) è stato parzialmente compensato dalla modesta espansione dei paesi industrializzati (+2,0% rispetto al +1,7% del 2014). La previsione di crescita per il 2016 risulta essere del +3,0%, ad indicare che non si prospetta ancora una crescita globale vigorosa e armonizzata.

L'economia degli Stati Uniti ha proseguito anche nel 2015 il suo percorso di miglioramento, anche se con ritmi contenuti. Dopo un avvio modesto nel primo trimestre (PIL al +0,2%), ha accelerato nel secondo trimestre (PIL al +1,0%) grazie ai consumi, per poi frenare nel terzo e quarto trimestre (PIL rispettivamente al +0,4 e +0,6%) a causa della debolezza dell'economia mondiale e al rafforzamento del dollaro che non ha facilitato le esportazioni, attestandosi infine al +2,5% in media annua. Nel complesso, il ciclo economico è stato sostenuto dal buon andamento della domanda interna, dai positivi risultati del mercato del lavoro - con un tasso di disoccupazione sceso al 5,0% - e dal migliorato clima di fiducia dei consumatori. Elementi, questi, che hanno indotto la Banca Centrale (FED) ad avviare, dopo sette anni di stimolo monetario, una fase di normalizzazione della politica monetaria.

Il Giappone, pur essendo fra i paesi industrializzati maggiormente esposti al rallentamento dell'economia cinese per via della sua posizione geografica e dei suoi legami commerciali, ha mostrato una crescita economica positiva anche se contenuta. Il PIL è cresciuto dello 0,8% (rispetto alla crescita nulla del 2014) grazie alla domanda interna, sostenuta da un programma di stimolo monetario e fiscale che ha compensato la debolezza delle esportazioni.

Nelle principali economie emergenti il quadro congiunturale si è notevolmente indebolito, con andamenti assai differenziati tra paesi. Alla profonda crisi politica ed economica del Brasile - manifestatasi con una flessione del PIL annuo del 3,4% e un tasso di inflazione che ha superato il 10% - e della Russia - con una contrazione del PIL del 3,7% - si è contrapposta la positiva evoluzione della situazione economica in India (PIL al +7,3%), sospinta dal settore manifatturiero e dai servizi. Per quanto riguarda la Cina, la decelerazione della sua economia - che è comunque cresciuta del 6,9%, in linea con le aspettative governative - riflette il processo di avvicinamento ad un modello di sviluppo focalizzato più sui consumi e sui servizi che sull'export e sugli investimenti infrastrutturali.

Dati economici mondiali		2015	2014
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
<b>PIL</b>			
	Mondo	2,9	3,3
	Paesi avanzati	2	1,7
	USA	2,5	2,4
	Giappone	0,8	0
	Area euro	1,5	0,9
	<b>Paesi emergenti</b>	<b>3,7</b>	<b>4,6</b>
	Cina	6,9	7,4
	India	7,3	7
	America Latina	-0,4	1,1
<b>Petrolio (Brent dollari per barile)</b>		53,2	99,4
<b>Commercio mondiale</b>		1,4	2,5

Fonte dati: Prometeia dicembre 2015

La dinamica del commercio mondiale ha proseguito nel 2015 il percorso di modesta crescita (+1,4%), riconducibile essenzialmente alla contrazione degli scambi commerciali delle economie emergenti.

Il prezzo del petrolio è ulteriormente diminuito nel corso dell'anno, attestandosi ad una quotazione media di 53,2 dollari USA per barile. La produzione mondiale di greggio è rimasta infatti elevata, principalmente a causa delle politiche messe in atto dall'Opec e dagli Stati Uniti, oltre che del graduale aumento dell'offerta da parte dell'Iran dopo la revoca delle sanzioni internazionali. In diminuzione è risultata invece la domanda, anche in ragione del rallentamento dei paesi emergenti.

Come nel resto dei paesi industrializzati, anche nell'Area dell'Euro l'economia è cresciuta nel 2015 ad un ritmo moderato, in un quadro soggetto ad incertezza sia per la debolezza del contesto internazionale che per l'acuirsi delle tensioni geopolitiche, soprattutto in Medio Oriente. Il PIL è aumentato dell'1,5%, sospinto dal contributo positivo della domanda interna, favorita dal miglioramento del mercato del lavoro, piuttosto che da quella estera. L'inflazione è rimasta molto bassa (+0,1%) anche per effetto del già menzionato calo del prezzo del petrolio. La BCE ha adottato, nel corso dell'anno, una politica di espansione monetaria (Quantitative Easing) con l'obiettivo di contrastare il rischio che le pressioni al ribasso sui prezzi - innescate anche dal calo dei costi delle materie prime - avessero effetti sulle aspettative di inflazione nel medio termine, accentuando i rischi deflazionistici.

<b>Dati economici Area Euro</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>PIL</b> <i>(variazioni % su anno precedente)</i>		
<b>Area Euro</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>
Germania	1,5	1,6
Francia	1,1	0,2
Italia	0,7	-0,4
Spagna	3,1	1,4
<b>Inflazione</b> <i>(variazioni % su anno precedente)</i>		
<b>Area Euro</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>
Germania	0,3	0,8
Francia	0,1	0,6
Italia	0,1	0,2
Spagna	-0,6	-0,2
<b>Domanda interna</b> <i>(variazioni % su anno precedente)</i>		
<b>Area Euro</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>
Germania	1,0	1,3
Francia	0,7	0,7
Italia	1,0	-0,5
Spagna	1,0	-0,5

*Fonte dati : Prometeia dicembre 2015*

Tra le maggiori economie dell'area, è spiccata la crescita della Spagna (PIL al +3,1%) e la ripresa, seppur a ritmo lento, dell'Italia (PIL al +0,7%). Per quanto riguarda l'economia della Germania, dopo un rallentamento nei mesi estivi a causa dei problemi legati alla vicenda Volkswagen e all'ondata dei flussi migratori chiedenti asilo (fenomeno che ha peraltro investito anche gli altri paesi europei), essa è tornata a crescere (PIL al +1,5%), sostenuta dalla domanda interna. In accelerazione anche l'economia della Francia (PIL al +1,1%), nonostante l'impatto negativo degli attentati terroristici di inizio e fine anno.

### ***Il quadro in Italia***

Dopo la lunga fase recessiva registrata negli ultimi anni, l'economia italiana è tornata, dunque, a crescere. Nel corso del 2015 l'attività economica, spinta da eventi positivi quali il calo del prezzo del petrolio, un tasso di cambio favorevole nonché gli effetti del programma di stimolo monetario della BCE, è stata sostenuta dalla domanda interna e dalla moderata crescita degli investimenti.

Più in dettaglio, dopo essersi stabilizzato alla fine dello scorso anno, il PIL è aumentato dello 0,4% e dello 0,3% nel primo e secondo trimestre rispettivamente. Il quadro congiunturale si è leggermente deteriorato nei mesi estivi (PIL al +0,2% nel terzo trimestre) a causa del calo della domanda estera. Quest'ultima ha infatti risentito, al pari di quanto è avvenuto negli altri paesi europei, del rallentamento delle principali economie emergenti. Sulla base delle ultime informazioni disponibili, nel quarto trimestre dell'anno il prodotto interno

loro ha registrato un incremento congiunturale dello 0,3%. Su base annua il PIL è dunque cresciuto dello 0,7%, sostenuto dalla crescita dei consumi delle famiglie (+1,0%) e dalla ripresa degli investimenti (+0,5%).

Anche la produzione industriale ha mostrato segni di ripresa, essendo cresciuta del 1,2% su base annua. I comparti che hanno registrato la maggiore crescita sono quelli della produzione di mezzi di trasporto, di coke, di prodotti petroliferi raffinati e di prodotti chimici. Viceversa, le diminuzioni maggiori si sono avute nei settori delle industrie tessili, di abbigliamento, pelli e accessori, della produzione di computer, di prodotti di elettronica e ottica, ed infine delle industrie alimentari.

Il livello dei prezzi ha mostrato ritmi di crescita molto bassi, condizionato principalmente dagli effetti diretti ed indiretti della riduzione del costo dei prodotti energetici. Nel 2015 l'inflazione ha infatti rallentato per il terzo anno consecutivo, portandosi a +0,1% rispetto al +0,2% del 2014.

Segnali positivi sono poi emersi dal mercato del lavoro, che ha proseguito la tendenza favorevole già registrata sul finire del 2014, legata presumibilmente agli effetti della decontribuzione per le nuove assunzioni e al miglioramento dell'attività economica. Il tasso di disoccupazione è sceso al +12,1% rispetto al +12,8% del 2014. Pur rimanendo su un livello molto elevato, si è notevolmente ridotto il tasso di disoccupazione giovanile nella classe di età tra i 15 e i 24 anni, che è sceso al +38,1% (fonte: Istat, novembre 2015).

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

Fonte dati: Prometeia dicembre 2015

Lo scenario dell'economia italiana che si profila nel biennio 2016-2017 prevede una crescita maggiormente sostenuta ad un ritmo costante (PIL al +1,4%). La recente decisione della BCE di estendere fino al 2017 il programma di acquisto dei titoli dell'Eurosistema e l'intonazione non restrittiva sulle politiche di bilancio dovrebbero confermare le ipotesi di crescita dell'attività economica. Al minor impulso degli scambi con l'estero, che potrà essere determinato dal rallentamento dell'economia globale, dovrebbe sostituirsi un

maggiore contributo della domanda interna e di quella proveniente dall'Area dell'Euro. Nei prossimi mesi, molto dipenderà tuttavia dall'andamento del prezzo del petrolio, dallo scenario geopolitico e dall'impatto della nuova variabile generata dal fenomeno del terrorismo.

## ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

La ripresa dell'economia italiana, seppur modesta, ha avuto nel 2015 effetti positivi sul mercato dei trasporti. Beneficiando del buon andamento del PIL (+0,7%), della produzione industriale (+1,0% dopo quattro anni di tassi negativi) e del commercio estero (+1,9% l'export e +7,1% l'import in volume), la mobilità complessiva di viaggiatori e merci è aumentata in tutti i principali comparti.

Nell'ambito del trasporto **merci** è cresciuto il settore **aereo**, con un aumento dei volumi di merce trasportata del 4,2%. Lo scalo di Milano Malpensa ha mantenuto il primo posto per movimentazione delle merci con 500 mila tonnellate, pari a circa il 54% del traffico aereo complessivo. Anche l'andamento del traffico **autostradale** di veicoli pesanti ha confermato nel 2015 la ripresa messa in evidenza nel 2014, con circa 13 miliardi di veicoli km pari ad un incremento del 3,3% rispetto all'analogo periodo dello scorso anno (dati riferiti a settembre 2015). Segnali concreti di miglioramento sono venuti anche dalle immatricolazioni di autoveicoli per il trasporto delle merci (+12,8%), grazie all'introduzione delle agevolazioni fiscali contenute nella Legge di Stabilità 2016 finalizzate a migliorare la propensione all'investimento delle imprese.

Per quanto riguarda la modalità **marittima**, il trasporto di container nei principali porti italiani ha mostrato un andamento stabile, con circa 5 milioni di TEU trasportati nel primo semestre dell'anno. E' inoltre proseguito anche nel 2015 il processo di consolidamento del settore della **logistica**, con un incremento dell'1,4% in termini di fatturato rispetto all'anno precedente.

Dinamiche positive sono state registrate anche nell'ambito del trasporto **passaggeri**. Il traffico **aereo** passeggeri ha infatti registrato un trend crescente, con circa 157 milioni di viaggiatori transitati nei 35 aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti, pari ad un incremento del 4,5% rispetto all'anno precedente. Tale incremento è la sintesi di un modesto incremento della componente del traffico nazionale (+1,2%) e di una forte crescita del traffico internazionale (+6,8%), sostenuta, quest'ultima, dal traffico UE che ha registrato un +8,3% su base annua. In questo contesto, l'aeroporto di Roma Fiumicino si conferma primo scalo nazionale passeggeri con i suoi circa 40 milioni di transiti, nonostante la ridotta operatività a seguito dell'incendio occorso lo scorso maggio al Terminal 3. Segue Milano Malpensa con 18,6 milioni di passeggeri transitati.

Nel settore **autostradale**, la componente veicolare leggera ha mostrato un incremento del 3,2% nei primi tre trimestri del 2015 rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, pari a circa 47 miliardi di veicoli-km. Si è confermato in ripresa anche il mercato delle auto con circa 1,6 milioni di immatricolazioni (+16% circa rispetto al 2014). Positivo, infine, anche il trasporto **marittimo** crocieristico, con una previsione annua di circa 11 milioni di passeggeri trasportati ed un incremento di circa il 6,0% rispetto al 2014.

---

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

In concomitanza con una ripresa economica lenta e graduale, caratterizzata da una crescita del PIL dell'1,5%, da un incremento della produzione industriale dell'1,4% e da una diminuzione del tasso di disoccupazione che si è attestato all'11,0%, la domanda di mobilità ferroviaria in Europa ha presentato andamenti contrapposti per i comparti passeggeri e merci.

In base agli ultimi dati di traffico provvisori delle più importanti imprese ferroviarie europee raccolti dall'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), il traffico merci è risultato complessivamente in contrazione del 4,0% in termini di tonnellate-km. Fatta eccezione per la francese SNCF, che ha registrato un incremento di traffico del 3%, le altre maggiori imprese ferroviarie hanno subito riduzioni: in particolare, del 4% la spagnola Renfe, del 5% la tedesca DB AG e del 3% la polacca PKP.

Al contrario, il 2015 ha portato una moderata crescita del traffico ferroviario passeggeri. Rispetto all'anno precedente, i passeggeri-km sono infatti aumentati dell'1,2% nell'ambito degli operatori monitorati dall'UIC. In linea con la media europea è tuttavia rimasta la sola impresa spagnola Renfe (+1,5%), mentre per la francese SNCF si è registrato un incremento molto debole, pari al +0,2%; in contrazione, invece, è risultato il traffico della tedesca DB AG (-1,4%).

## RAPPORTO CON I CLIENTI

### Passeggeri - Mercato

Il 2015 è stato caratterizzato da un consolidamento dell'offerta del segmento Mercato in un contesto fortemente competitivo del segmento Alta Velocità caratterizzato da azioni significative condotte dai competitor sul pricing; il concorrente ha inoltre incrementato la propria offerta nelle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini. Per contro, EXPO Milano 2015 ha avuto effetti positivi sulla dinamica dei passeggeri trasportati. Al netto degli effetti dell'EXPO la domanda, anche a seguito degli attacchi terroristici di Parigi, ha subito un rallentamento marcato.

La politica di pricing della Società per tutti i prodotti di questo segmento è proseguita in linea con lo scorso anno, proponendo alla clientela la consolidata struttura di gamma: Base, Economy e Super Economy, mix di flessibilità e convenienza. Accanto alla gamma di riferimento sono state confermate tutte le tipologie di offerte: Speciale 2x1, per viaggiare in 2 al prezzo di 1 tutti i sabato e in occasione di particolari ricorrenze; Bimbi Gratis, dedicata alle famiglie e che consente ai minori di 15 anni di viaggiare gratuitamente; CartaFreccia Special, dedicata ai clienti fidelizzati, che assicura uno sconto del 50% per viaggi effettuati il martedì, il mercoledì ed il giovedì dalle ore 11.00 alle ore 14.00 piuttosto che le CartaFreccia Young e Senior, dedicate rispettivamente a viaggiatori under 26 anni e over 60, che prevedono uno sconto del 20%. Per i viaggi a bordo delle Freccie sono state inoltre confermate le offerte Andata e Ritorno in giornata e Andata e Ritorno Weekend.

A partire dal secondo semestre, sono state introdotte due nuove offerte commerciali per specifiche località turistiche con sconti fino al 50% sulla tariffa Base: Speciale AV da/per Napoli, Salerno, Verona e Bolzano e Speciale FB da/per Genova nonché la nuova offerta Carnet AV 3x2 che offriva ai clienti fidelizzati CartaFreccia la possibilità di acquistare, per la medesima relazione, 3 viaggi Frecciarossa e Frecciargento al prezzo di 2.

Inoltre, in occasione di Expo Milano 2015, Trenitalia in qualità di "Official Global Rail Carrier" della manifestazione, ha lanciato una serie di iniziative commerciali dedicate ai viaggiatori con destinazione Milano o Rho Fiera, tra cui l'offerta A/R Speciale Expo, con uno sconto differenziato al momento dell'acquisto del 20% o del 30% sulla tariffa Base e l'offerta dedicata alle scuole, School group Italy con prezzi fissi differenziati per relazione e servizio. Sempre in occasione dell'Esposizione Universale, sulla base di uno specifico accordo con l'ente organizzatore, sono stati commercializzati i biglietti di ingresso di Expo in vendita presso i principali canali di vendita di Trenitalia: biglietterie, agenzie di viaggio, ufficio gruppi e sito Trenitalia.com.

Nel corso del 2015 sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei Buoni sconto elettronici: Buono sconto in occasione di particolari eventi, ricorrenze e per determinati periodi di viaggio, e le campagne CartaFreccia Buon compleanno, Rinnova i consensi, Passaparola e CartaFreccia prepagata.

Nel 2015, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, sono state confermate le iniziative nel campo del marketing sportivo con l'aggiunta del Sassuolo alle squadre di calcio, già in partnership, che si trovano sul network Frecciarossa, cioè: Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio e Napoli.

Con l'accordo siglato con EXPO Milano 2015 Trenitalia ha assunto il ruolo di "Official Global Rail Carrier" della manifestazione. In base a tale accordo è stata predisposta una offerta commerciale tra Milano e i principali bacini di traffico, italiani ed esteri, con 69 collegamenti diretti giornalieri da/per la stazione di Rho Fiera EXPO. Per tutta la durata dell'EXPO 2015 ogni giorno sono arrivati 242 treni a Milano da tutta Italia, di cui 154 Freccie, con un'offerta complessiva giornaliera di 130 mila posti.

Dall'inizio dell'Esposizione Universale i passeggeri che hanno scelto i servizi Trenitalia per raggiungere Milano sono stati 14 milioni e, di questi, ben 6 milioni hanno viaggiato su Frecciarossa e 300.000 sugli EuroCity Italia - Svizzera. Trenitalia è stato Rivenditore Ufficiale di Biglietteria EXPO con distribuzione e vendita nella sua rete vendita nazionale ed internazionale per un fatturato di circa 4,2 milioni di euro e circa 180.000 biglietti emessi.

La Società è stata coinvolta nel trasferimento di 45 delegazioni dei vari paesi partecipanti ad EXPO e dell'ONU, alcune delle quali accompagnate, tra l'altro, dal Presidente della Repubblica, dal Presidente del Consiglio e da Ministri del Governo. Anche il Segretario Generale dell'ONU, Ban Ki-Moon, ha scelto i nostri treni per i trasferimenti nazionali.

In generale, i risultati qualitativi raggiunti nell'anno possono essere così sintetizzati: la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 96,8% (97,4% nel 2014). I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla Società, evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 93,4% (94,1% nel 2014).

Le principali novità introdotte nel corso del 2015 sono state:

- **Frecciarossa**

Nel 2015 si sono concluse le operazioni di restyling per la realizzazione delle nuove vetture Bistrò che hanno sostituito la carrozza ristorante tradizionale sull'intera flotta Frecciarossa (ETR 500). Caratterizzata da un design innovativo, la nuova vettura Bistrò consente il miglioramento del servizio grazie a moderne attrezzature e maggiori spazi espositivi. L'area Bar è stata completamente rinnovata e l'area ristorante è stata allestita con posti a sedere di livello Business che consentono di effettuare il servizio ristorante per i treni che circolano durante la fascia pranzo o cena. E' proseguita l'attività di consolidamento dei servizi internet WIFI e 3G. Si è concluso, con suo lancio il 17 Dicembre 2015, il progetto di sviluppo del nuovo portale wifi, unico per tutti i treni AV e denominato Portale FRECCIE; a quest'ultimo, che si contraddistingue per l'offerta completamente *free* per il cliente, si avvantaggia di un miglioramento grafico con caratterizzazione cromatica dei servizi e con la semplificazione dei percorsi di accesso agli stessi, di un arricchimento dei contenuti con offerta di film, programmi TV, musica e news sui principali fatti del giorno.

Si è conclusa l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei monitor di carrozza attraverso il continuo arricchimento dei contenuti su tutta la flotta ETR500 (Dove6/News/Info, Viaggio/Intrattenimento e offerte /accordi commerciali) e l'avvio di un nuovo progetto per l'affinamento delle logiche di erogazione dei contenuti (georeferenziazione delle schermate, erogazioni ad intervalli temporali certi, palinsesto personalizzato per corsa commerciale).

Il 14 giugno è partito il servizio commerciale realizzato con i nuovi convogli Frecciarossa 1000, con 8 treni al giorno sulla rotta Milano-Roma, con prosecuzioni anche verso Napoli e Torino; a fine anno, gli ETR 1000 in

circolazione sono via via aumentati fino a raggiungere le 28 unità. Il Frecciarossa 1000 è il nuovo treno ad alta velocità di Trenitalia, comodo, sicuro ed ecologico, concepito in modo che ogni sua caratteristica raggiunga il top consentito dalla tecnica oggi più avanzata. In grado di viaggiare su tutte le reti AV d'Europa, può raggiungere la velocità massima di punta di 400Km/h grazie ai 16 potenti motori distribuiti sulle carrozze. Il design degli interni del Frecciarossa 1000 è stato curato al fine di associare all'eleganza il massimo comfort di viaggio: fruibilità degli spazi, ampiezza dei corridoi, sedili ergonomici, insonorizzazione acustica, illuminazione led, accessibilità per persone a ridotta mobilità, monitor di bordo, prese di corrente ad ogni posto, connessione internet WIFI. Il Frecciarossa 1000 offre, in continuità con il Frecciarossa ETR 500, quattro livelli di servizio (Executive, Business, Premium, Standard), un'area del silenzio in Business per chi desidera viaggiare in tranquillità, una sala meeting in Executive, fasciatoio in ogni carrozza.

La percentuale dei treni Frecciarossa giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 97,55% (97,6% nel 2014). I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla Società, evidenziano, a fine anno, un livello gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 95%, in lieve calo rispetto al precedente esercizio (96,1%).

- **Frecciargento**

E' proseguita l'attività di sviluppo delle tecnologie di bordo con il consolidamento dei servizi internet WIFI e 3G ed è stata conclusa l'installazione di modem 4G per la gestione degli aggiornamenti dei monitor di bordo; come per il Frecciarossa, è stato concluso il progetto di sviluppo del nuovo portale wifi di bordo entrato in esercizio il 17 Dicembre 2015. È continuata l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei monitor di carrozza e l'avvio delle nuove funzionalità (georeferenziazione delle schermate, erogazioni ad intervalli temporali certi, palinsesto personalizzato per corsa commerciale). Allo scopo di aumentarne l'efficacia comunicativa, si è proceduto all'*upgrading* dei monitor *touch screen* presenti nei vestiboli per consentire l'erogazione degli stessi contenuti informativi dei monitor di carrozza.

La percentuale dei treni Frecciargento giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 98,6% (98,5% nel 2014). I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 92,8% (93,2% nel 2014).

- **Frecciabianca**

Come già avvenuto nel 2014 sul prodotto Frecciabianca, si è concentrata l'attenzione sulla riduzione dei tempi di collegamento, al fine di consentire ai clienti viaggi più brevi; nnel 2015 si è velocizzata di 15' la rotta Roma-Reggio Calabria.

E' proseguito il processo di omogeneizzazione della nuova livrea Frecciabianca e sono state implementate le migliorie al palinsesto degli annunci a bordo treno in totale analogia con i prodotti Frecciarossa e Frecciargento. E' stato avviato il processo di allineamento degli arredi e della livrea della flotta ETR470 (ex Eurocity) a Frecciabianca.

La percentuale dei treni Frecciabianca giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata, a fine anno, superiore al 94,8% (96% nel 2014). I dati di soddisfazione

della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 91,5% (93,2% nel 2014).

- **Internazionale**

L'offerta Italia-Svizzera è stata confermata con la stessa frequenza dell'anno prima, mentre è stato potenziato il servizio EuroCity Thello con un'ulteriore coppia di treni da Milano a Marsiglia via Nizza.

Per tutti i convogli internazionali provenienti dalla Svizzera è stata introdotta la fermata di Rho Fiera EXPO e dal 1° maggio sono stati attivati nuovi Eurocity Expo senza fermate intermedie in Italia (offerta dedicata ai clienti provenienti dalla Svizzera).

Tra le iniziative commerciali sono da segnalare la conferma dell'offerta dedicata a soci Carta Freccia sui treni notte Italia-Austria, la tariffa «smart price» in 1° classe, la nuova offerta "Mini" e "Family child" e il Ticketless sulle tratte internazionali.

Sull'offerta verso la Francia, realizzata in collaborazione con la controllata Thello, è proseguita la promozione che prevede agevolazioni per viaggi Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca. La combinazione Freccia-Thello permette di collegare in maniera efficace, e ora ancora più conveniente, la Francia con gran parte dei capoluoghi italiani e con i principali centri a più alto interesse turistico e commerciale del nostro Paese.

## **Passeggeri Servizio Universale**

In linea con quanto previsto dal Contratto di servizio per la lunga percorrenza 2009-2014, l'atto aggiuntivo/ricognitivo 2015 ha confermato il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Anche per il 2015, ai viaggiatori dei treni Notte è stata proposta l'offerta commerciale Notte + AV che prevede un prezzo agevolato per il viaggio a bordo dei treni AV FrecciaRossa e FrecciArgento con origine o destinazione Napoli e Roma in combinazione con un collegamento Notte da o per la Sicilia e la Calabria.

Attive ancora per il 2015 la tariffa Economy e la Super Economy per i treni Notte con *price point* dedicati. È stata avviata una campagna di comunicazione "Notte a partire da 39 €" per i viaggi in cuccetta (49€ per il Vagone letto). In concomitanza con il periodo estivo è stata rilanciata la comunicazione delle tariffe Economy e Super Economy per i treni Giorno con *price point* dedicati "IC Giorno a partire da 9 €".

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale ed Altro, giunti a destinazione puntuali o con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata superiore al 95,8%, evidenziando un miglioramento rispetto all'anno precedente (94,6%).

## **Trasporto Regionale**

Il 31 dicembre 2014 sono scaduti la maggior parte dei contratti con le Regioni. Alcuni contratti sono stati rinnovati: Umbria, Sicilia e Provincia Autonoma di Bolzano. Nelle altre Regioni l'attività di negoziazione è in corso e si è in fase di formalizzazione del rinnovo dei contratti in Lazio, Toscana, Veneto, Marche, Sardegna e Provincia Autonoma di Trento; il contratto del Friuli Venezia Giulia è in proroga fino al 31 dicembre 2016.

Per quanto concerne la regione Emilia Romagna, Trenitalia è risultata, in qualità di mandataria di un raggruppamento temporaneo di imprese insieme a TPER, aggiudicataria della gara per l'erogazione dei servizi ferroviari (durata 15 anni, rinnovabili di altri 7,5).

E' necessario rilevare che la maggior parte delle Regioni, seppure in diversa misura, svolgono in modo positivo la propria funzione di committente senza più richiedere riduzioni consistenti dei servizi come invece avvenuto in anni precedenti. Alcune Regioni intervengono poi con fondi propri per l'acquisto di nuovi convogli e svolgono un ruolo attivo per il miglioramento continuo del reticolo di offerta.

In alcuni casi limitatisi devono invece evidenziare tagli nei servizi richiesti dovuti alle criticità dei bilanci locali, così come si sono manifestati ritardi nei pagamenti che hanno necessariamente comportato lo slittamento o il congelamento degli investimenti per i nuovi convogli.

Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale, il processo di devoluzione si è quasi completato e, oggetto del contratto, restano solo i servizi indivisi dell'area nord-est (prevalentemente Verona-Brennero e Trieste-Venezia). La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti è risultata pari al 95,4%, in netto miglioramento rispetto allo scorso anno (93%).

Anche i dati di *customer satisfaction* hanno fatto registrare sostanziali miglioramenti: il gradimento del viaggio nel suo complesso da parte della clientela ha raggiunto il 76,1% nel 2015 rispetto al 74,1% del 2014. e, più in particolare, la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali ha conosciuto un rilevante incremento, passando dal 58,8 % del 2014 al 62,6 % del 2015.

Al fine di migliorare la qualità del servizio e facilitarne la fruibilità, sono state intraprese una serie di iniziative ed investimenti, in particolare:

- sono stati eliminati i biglietti a fascia cartacei e sono in vendita i titoli di viaggio elettronici con l'indicazione di origine e destinazione del viaggio. La durata della validità del titolo è pari a 60 giorni, ma è in corso di valutazione la sua riduzione al fine di limitare i fenomeni di elusione. Oltre che presso le biglietterie e gli altri rivenditori, i biglietti del servizio regionale possono essere acquistati, quattro mesi prima del viaggio e fino a 20 minuti prima della partenza del treno, anche sui canali digitali, quali il sito Trenitalia.com e l'App Trenitalia, senza necessità di stampare il biglietto. Il punto d'arrivo è la completa digitalizzazione e smaterializzazione del biglietto con l'adozione di strumenti, come le smart card, che agevolano i percorsi di integrazione, anche tariffaria, tra le diverse modalità di trasporto;
- è stato completato il progetto di sostituzione delle vecchie self service con l'installazione di 1.280 nuovi apparati dislocati nei principali punti di traffico, alcuni dei quali, come le università e i centri fieristici, interessati da rilevanti flussi. Le nuove self service garantiscono una notevole facilità di utilizzo da parte della clientela e permettono di acquistare tutta l'offerta commerciale nazionale della Società, oltre che in contanti, anche con carte di credito e di debito;
- è stata completata l'installazione delle nuove validatrici che consentono, tra l'altro, di utilizzare anche nuove modalità di riconoscimento dei biglietti quale, ad esempio, la lettura del codice a barre e del microchip.

## **Cargo**

Il trasporto delle merci continua ad essere influenzato dalle incertezze e dalle difficoltà di tutti i settori industriali diversi da quello automobilistico. In particolare, come già accaduto lo scorso anno, il traffico ferroviario ha risentito della situazione pressoché stagnante del mercato domestico, con un'unica eccezione: i netti segnali di ripresa del traffico convenzionale, trainato dal settore automotive; di contro, il combinato domestico continua a risentire dei minori traffici da e verso i porti.

In questo scenario economico la Divisione Cargo è riuscita a realizzare leggeri incrementi, rispetto al 2014, sia dei ricavi che dei volumi di traffico. Tali risultati sono stati raggiunti grazie alla fidelizzazione della clientela, con il prolungamento temporale degli accordi in essere in Italia e con azioni mirate ad incrementare i traffici internazionali all'Estero. L'andamento discontinuo, invece, dei traffici nazionali del combinato marittimo e terrestre non ha favorito una azione incisiva di recupero di traffici dalla concorrenza inter/intra modale.

---

## **ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA**

### **Conto economico**

Il risultato economico dell'esercizio 2015 riflette gli effetti economici di alcune modifiche di scenario, quali la cessazione del Contratto di Servizio Merci con lo Stato nel settore Cargo e l'emanazione di provvedimenti di regolazione, intervenuti nel secondo semestre del 2014, che hanno riguardato il costo dell'energia elettrica da trazione e gli oneri di accesso all'infrastruttura AV nell'ambito del settore di business Mercato della Divisione Passeggeri Long Haul.

La decisione da parte dello Stato di cessare il Contratto di Servizio Merci ha determinato per Trenitalia una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro; tale impatto è stato solo parzialmente compensato con l'azzeramento dei costi di accesso all'infrastruttura per i traffici con origine e/o destinazione nelle regioni del sud Italia e dei costi di traghettamento per un valore complessivo pari a 33,3 milioni di euro. A seguito di tale decisione, per il Bilancio 2014 si è provveduto a rielaborare il Piano Industriale della Divisione Cargo che, a seguito dei risultati del test di *impairment*, ha comportato l'iscrizione di una svalutazione degli asset della Divisione pari a 185,2 milioni di euro ed un beneficio sul 2015 in termini di minori ammortamenti per circa 10,9 milioni di euro

I provvedimenti adottati in materia di costo dell'energia elettrica da trazione (Delibera dell'AEEGSI del dicembre 2013 e Decreto Legge 91, convertito in Legge in data 11 agosto 2014 n. 116/14 pubblicata sulla GU n. 192 del 20 agosto 2014) hanno determinato un incremento del costo dell'energia per il 2015 pari a 34,0 milioni di euro. Per quanto riguarda gli oneri di accesso all'infrastruttura AV, a seguito della Delibera dell'ART, il conto economico ha beneficiato di una riduzione dei costi di pedaggio dell'AV da 12,8 euro a 8,2 euro per treno-km (-37%) a partire dal mese di novembre 2014, con un effetto sul conto economico 2015 pari a circa 56,9 milioni di euro di minori costi.

*importi in milioni di Euro*

	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>5.542,3</b>	<b>5.576,7</b>	<b>(34,4)</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.308,4	5.366,9	(58,6)
- Altri proventi	234,0	209,8	24,2
<b>Costi operativi</b>	<b>(4.114,9)</b>	<b>(4.120,9)</b>	<b>6,0</b>
Costo del personale	(1.894,5)	(1.900,5)	6,0
Altri costi netti	(2.220,4)	(2.220,4)	(0,0)
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>1.427,4</b>	<b>1.455,8</b>	<b>(28,4)</b>
Ammortamenti	(1.007,2)	(958,3)	(48,9)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(15,5)	(209,5)	194,0
Accantonamenti	(24,0)	-	(24,0)
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>380,7</b>	<b>288,0</b>	<b>92,6</b>
Proventi ed oneri finanziari	(131,9)	(160,7)	28,9
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>248,8</b>	<b>127,3</b>	<b>121,5</b>
Imposte sul reddito	(18,7)	(67,8)	49,1
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>230,1</b>	<b>59,5</b>	<b>170,6</b>

L'esercizio 2015 registra un Risultato Netto positivo pari a 230,1 milioni di euro rispetto ad un risultato positivo del 2014 di 59,5 milioni di euro; ai fini di una corretta comparazione dei risultati, va ricordato come il conto economico 2014 abbia riflesso la citata rilevante svalutazione degli asset della Divisione Cargo conseguente all'esercizio di *impairment* per un valore pari a 185,2 milioni di euro. Il Margine Operativo Lordo evidenzia un leggero decremento, passando da 1.455,8 milioni di euro del 2014 a 1.427,4 milioni di euro del 2015 (-1,95%), così come è in lieve flessione (-0,35%) rispetto all'anno precedente l'incidenza del Margine operativo lordo (EBITDA) che passa al 25,8% rispetto al 26,1% fatto registrare nel 2014; si evidenzia, quindi, una sostanziale tenuta della performance della gestione industriale.

Il risultato operativo si attesta a 380,7 milioni di euro, in crescita rispetto allo scorso esercizio (288,0 milioni di euro).

Pur in un contesto di volatilità degli scenari economici, la Società ha garantito il raggiungimento di importanti traguardi, non solo nel campo qualitativo dell'offerta, ma ha continuato a consolidare i suoi fondamentali economici.

La Società è stata in grado di mettere in campo azioni che hanno consentito di mantenere il posizionamento di leadership sul mercato AV attraverso una strategia di marketing particolarmente efficace. Sono state utilizzate tutte le leve del marketing mix, grazie anche a importanti innovazioni nei processi di presidio del mercato, con

ritorni positivi in termini di soddisfazione della clientela, *market share* e redditività dei prodotti. Nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del Trasporto Regionale, si è proseguito nell'operazione di adeguamento dell'offerta al fine di renderla coerente con le richieste dei committenti e con le dinamiche della domanda, pur nei vincoli definiti dai contratti di servizio. Il trasporto regionale ha saputo conseguire importanti traguardi in termini di puntualità e *customer satisfaction*.

La Divisione Cargo di Trenitalia ha proseguito nel suo complesso percorso, intrapreso negli anni precedenti, di razionalizzazione/riorganizzazione della propria struttura operativa con l'obiettivo di perseguire l'equilibrio economico-finanziario del business. La cessazione del contratto di servizio con lo Stato ha portato alla formulazione di un nuovo Piano della Divisione, nel quale è stato definito l'insieme degli interventi e delle azioni necessari al raggiungimento di un nuovo equilibrio economico.

## Ricavi operativi

### Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un decremento dell'1,1% attestandosi, a fine esercizio, a 5.308,4 milioni di euro rispetto ai 5.366,9 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2015	2014	Differenza %
Ricavi da Traffico	3.296,2	3.234,3	1,9%
Ricavi da Contratto di Servizio	1.891,9	1.992,6	-5,1%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	120,3	140,0	-14,1%
<b>Totale</b>	<b>5.308,4</b>	<b>5.366,9</b>	<b>-1,1%</b>

### Ricavi da Traffico

I ricavi da traffico si incrementano complessivamente di circa 62 milioni di euro (+1,9%) cui contribuiscono, seppur in misura diversa, sia il traffico passeggeri (+54,1 milioni di euro pari ad un +2%) sia il traffico merci (+7,8 milioni di euro pari a +1,7%).

Per quanto attiene il traffico passeggeri, l'incremento dei ricavi è riconducibile ad un aumento della domanda di viaggiatori-kilometro che, a fronte di un incremento dell'offerta commerciale (+1,9%), crescono complessivamente dell'1,8%.

Nell'anno la Divisione Cargo ha realizzato ricavi da traffico verso terzi pari a 477,1 milioni di euro, risultato che si colloca in aumento rispetto all'anno precedente. Sono stati realizzati 34,2 milioni di treni-km complessivi con un lieve incremento (+1,4%) verso l'anno precedente.

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei ricavi da traffico si fa rinvio al paragrafo Informativa per Unità di Business.

## Ricavi da Contratto di Servizio

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) si riducono di circa 100,7 milioni di euro (-5,1%) rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto riguarda i corrispettivi del contratto di servizio della Media Lunga Percorrenza non si registrano variazioni sui livelli di fatturato.

I corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi del Triveneto rimangono sostanzialmente invariati, mentre i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni, incluso quelli con la Sicilia e la Valle D'Aosta, registrano nel loro complesso un leggero decremento, pari a circa 3 milioni di euro, dovuto alla rinegoziazione di alcuni contratti scaduti.

Come già detto in precedenza, la decisione dello Stato di cessare il Contratto di Servizio Merci ha determinato una riduzione dei corrispondenti corrispettivi per circa 105 milioni di euro.

## Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto

I ricavi da altri servizi collegati al trasporto registrano un decremento complessivo di 19,7 milioni di euro rispetto al 2014. Tale decremento deriva prevalentemente dall'effetto delle variazioni negative delle seguenti nature di corrispettivo:

- noli di materiale rotabile (-8,2 milioni di euro), riferibili prevalentemente alla riduzione dei ricavi per noleggi di materiale rotabile a favore di Trenord srl (-9,6 milioni di euro) a seguito della modifica dei criteri per la loro valorizzazione, parzialmente compensata dall'incremento dei canoni nei confronti della controllata Thello (+2,8 milioni di euro);
- servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi (-12,1 milioni di euro), riferibili prevalentemente alla riduzione di prestazioni della Direzione Tecnica della Società a favore di Trenord srl. (-14,8 milioni di euro), parzialmente compensata dall'incremento di manutenzioni nei confronti di imprese esterne al Gruppo FS (+2,2 milioni di euro);
- binari di raccordo e gestioni terminali merci (-0,7 milioni di euro).

## Altri Proventi

Gli Altri Ricavi registrano un incremento di 24,2 milioni di euro rispetto al 2014. Di seguito si riportano le principali variazioni, per la maggior parte ascrivibili alla modifica intercorsa tra i due esercizi contabili nella gestione di alcune partite non rientranti nell'ambito della gestione caratteristica:

- incremento penali a fornitori per inadempimenti contrattuali per 41,2 milioni di euro;
- incremento di provvigioni attive su vendita biglietti per 4,9 milioni di euro;
- incremento dei corrispettivi per servizi generali e riaddebiti per complessivi 8,2 milioni di euro nei confronti di Thello Sas (+7,1 milioni di euro) e nei confronti di terzi (+2,5 milioni di euro), parzialmente compensato dal decremento dei servizi erogati a favore di Trenord S.r.l. (-1,3 milioni di euro);
- riduzione proventi derivanti dalla rottamazione del materiale rotabile per 14,4 milioni di euro;
- riduzione degli indennizzi assicurativi per 11,5 milioni di euro;

- riduzione irregolarità di viaggio per 5,1 milioni di euro.

## Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un lieve decremento, rispetto al 2014, pari a 6,0 milioni di euro (-0,15%).

Tale effetto è determinato dalle dinamiche riportate qui di seguito.

Il **costo del personale** registra un miglioramento di 6,0 milioni di euro (-0,3%). Tale riduzione è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto, quali:

- minori costi per riduzione di 418 risorse dell'organico medio (FTE), con un effetto positivo di circa 24,0 milioni di euro;
- maggiori costi per 35,3 milioni di euro per effetto dell'incremento del costo unitario medio a seguito della piena applicazione del contenuto economico previsto dal contratto collettivo di lavoro;
- maggiori ricavi per rimborsi di personale distaccato presso altre società del gruppo per 2,4 milioni di euro;
- minori incentivi all'esodo erogati e minori oneri per adeguamento del debito verso il Fondo di Sostegno al Reddito del personale del Gruppo FS per complessive 16,6 milioni di euro;
- maggiori costi collegati al personale per 0,8 milioni di euro.

Gli **altri costi**, al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile, restano sostanzialmente invariati rispetto allo scorso anno. Su tale voce hanno influito principalmente:

- minori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 50,1 milioni di euro per effetto della riduzione:
  - a) dei costi di accesso all'infrastruttura, la cui variazione è di 69,9 milioni di euro, in massima parte riferibili all'abbassamento del costo unitario del pedaggio sulle tratte AV a seguito di delibera dell'ART (euro 56,9 milioni) e all'azzeramento del pedaggio del settore Cargo per i traffici con origine e/o destinazione le regioni nelle sud Italia (25,9 milioni di euro);
  - b) dei costi di traghettamento della Divisione Cargo per 7,4 milioni di euro;
  - c) dei costi accessori alla circolazione verso la consociata RFI e verso Terzi per 7,7 milioni di euro;
  - d) dei costi di autoservizi sostitutivi per 5,8 milioni di euro

parzialmente compensati da maggiori costi per energia elettrica per la trazione, pari a 42,0 milioni di euro, riconducibile essenzialmente all'applicazione della Delibera AEEGSI 12/2013 e da maggiori oneri verso RFI per canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria conseguenti all'incremento dell'offerta commerciale.

- maggiori costi dei materiali, per complessivi 12,8 milioni di euro, derivanti dall'effetto combinato dell'incremento dei costi per operazioni di rottamazione e dall'adeguamento del fondo svalutazione per complessivi 24,0 milioni di euro e parzialmente compensati dalla riduzione del valore dei consumi, essenzialmente riconducibile al calo del prezzo medio di acquisto dei carburanti;
- maggiori costi collegati al processo di manutenzione del materiale rotabile per 12,3 milioni di euro, riconducibile al termine del periodo di garanzia per alcune flotte e alla maggiore offerta commerciale;
- maggiori costi relativi ai servizi di pulizia del materiale rotabile ed impianti per 4,5 milioni di euro;

- maggiori costi per i servizi a bordo treno (+8,7 milioni di euro) per i servizi di ristorazione e di *welcome drink* legati all'incremento della domanda servita e all'estensione all'intera flotta AV del nuovo modello di ristorazione;
- maggiori costi relativi ai servizi informatici per 8,7 milioni di euro derivati principalmente dalla messa in esercizio di nuovi sistemi;
- maggiori costi di pubblicità e marketing per 6,4 milioni di euro connessi all'attività promozionale dei prodotti a mercato;
- maggiori costi per noli di materiale rotabile per 7,2 milioni di euro;
- incremento dei costi capitalizzati per attività di manutenzione straordinaria, ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile per complessivi 8,2 milioni di euro.

## **Ammortamenti**

Gli ammortamenti si incrementano di 48,9 milioni di euro. Tale variazione è determinata, per circa 19,3 milioni, dai maggiori ammortamenti della manutenzione ciclica e, per i restanti 29,6 milioni di euro, dall'effetto combinato dei maggiori ammortamenti su materiale rotabile ed altri investimenti entrati in esercizio nel corso del 2015 (45,4 milioni di euro) e della cessazione del processo di ammortamento di alcuni beni giunti al termine della vita utile o svalutati (-15,8 milioni di euro).

## **Svalutazioni e perdite di valore**

Le svalutazioni e perdite di valore si decrementano di 194,0 milioni di euro; tale variazione è riconducibile, per 185,2 milioni di euro, alla svalutazione 2014 operata sugli asset della Divisione Cargo a seguito dei risultati dell'*Impairment test* di cui già si è detto in precedenza e, per l'ulteriore quota, al decremento delle svalutazioni di materiale rotabile e di impianti d'officina (-13,6 milioni di euro) nonché all'incremento della svalutazione dei crediti commerciali del settore cargo per 5,3 milioni di euro.

## **Accantonamenti**

La voce si incrementa di 24,0 milioni di euro ed è correlata all'accantonamento di un fondo ristrutturazione industriale di 24,0 milioni di euro relativo all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito per i dipendenti del Gruppo FS.

## **Gestione finanziaria**

Il risultato della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 28,9 milioni di euro. Tale risultato è ascrivibile sia alla componente proventi finanziari, che evidenzia un miglioramento di 10,1 milioni di euro, sia alla componente oneri finanziari, che registra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 18,8 milioni di euro.

L'incremento dei proventi finanziari è dovuto prevalentemente alla distribuzione di dividendi da parte della società Cisalpino per 15 milioni di euro, parzialmente compensata dall'assenza nel 2015 degli interessi attivi

sul credito verso l'erario relativo all'imposta di registro rimborsato nel 2014e dall'adeguamento positivo del *time value*, rispettivamente pari a 2,5 e 1,9 milioni di euro.

Per quanto attiene l'andamento degli oneri finanziari legati al servizio del debito sui finanziamenti a medio e lungo termine, si registra complessivamente un miglioramento di 21,7 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del relativo tasso medio di indebitamento, passato dal 2,58% dell'esercizio 2014 al 2,36% dello stesso periodo 2015. La gestione finanziaria ha, altresì, beneficiato di un maggiore peso della componente di indebitamento a breve termine, meno onerosa, nonché del graduale rimborso di finanziamenti a medio e lungo termine sui quali erano stati stipulati dei contratti SWAP sino a scadenza, contratti che non hanno consentito di cogliere a pieno le opportunità di mercato a seguito all'andamento al ribasso del tasso EURIBOR.

Si evidenziano, inoltre, maggiori oneri finanziari per perdite non realizzate su cambi (7,4 mln di euro) relative al finanziamento di 81 milioni di franchi svizzeri e dovute ad un significativo apprezzamento di detta valuta rispetto al cambio di fine 2014, come effetto della decisione, assunta dalla Banca Centrale Svizzera nel corso del mese di gennaio 2015, di non sostenere il cambio EUR/CHF a 1,20.

L'*interest cost* del TFR si decrementa complessivamente di 7,7 milioni di euro, prevalentemente per l'effetto dovuto alla diminuzione del tasso medio applicato, passato dal 2,25% del 2014 all' 1,34% del 2015.

Si segnala, altresì, l'effetto negativo, per 4 milioni di euro, derivante dall'incremento delle svalutazioni delle partecipazioni riferite alle società Thello S.a.S. (3 milioni di euro) e Cisalpino AG (1 milione di euro) a seguito delle perdite registrate dalle stesse.

## **Imposte sul reddito**

Il carico fiscale del periodo si decrementa di 49 milioni di euro; gli elementi che hanno caratterizzato la variazione significativa della voce imposte sono riconducibili, per 54 milioni di euro, alla possibilità di deduzione ai fini IRAP, dal 2015, del complessivo costo del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato e, per 3,7 milioni di euro, all'effetto netto positivo che la riduzione dell'aliquota IRES ha comportato tra il fondo imposte differite passive e il credito per imposte anticipate. Si segnalano, infine, variazioni negative per 1,2 milioni di euro derivanti dalla rilevazione di aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti, come definiti con la presentazione delle relative dichiarazioni nel corso del 2015.

**Stato patrimoniale riclassificato Bilancio**

<i>importi in milioni di Euro</i>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Variazione</b>
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	579,6	749,2	(169,6)
Altre attività nette	(234,0)	(528,3)	294,3
<b>Capitale circolante</b>	<b>345,6</b>	<b>220,9</b>	<b>124,6</b>
Immobilizzazioni tecniche	9.684,1	8.878,3	805,8
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	143,1	144,2	(1,1)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>9.827,3</b>	<b>9.022,5</b>	<b>804,8</b>
TFR	(918,8)	(1.010,4)	91,6
Altri fondi	(233,2)	(207,7)	(25,5)
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(1.152,0)</b>	<b>(1.218,1)</b>	<b>66,1</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>9.020,8</b>	<b>8.025,3</b>	<b>995,5</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	2.715,7	1.356,8	1.358,9
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	3.998,9	4.594,4	(595,4)
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>6.714,6</b>	<b>5.951,2</b>	<b>763,5</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>2.306,2</b>	<b>2.074,1</b>	<b>232,1</b>
<b>COPERTURE</b>	<b>9.020,8</b>	<b>8.025,3</b>	<b>995,5</b>

**Capitale investito Netto**

Il Capitale Investito Netto si incrementa di 995,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014. Tale variazione deriva dall'incremento del capitale circolante per 124,6 milioni di euro, del capitale immobilizzato netto per 804,8 milioni di euro e da una riduzione del TFR e degli Altri Fondi per 66,1 milioni di euro.

**Capitale Circolante netto gestionale:** il Capitale Circolante Netto gestionale si decrementa di 169,6 milioni di euro; tale variazione è dovuta alle dinamiche dei saldi di seguito riportati:

- incremento di circa 409,3 milioni di euro dei crediti commerciali, gran parte dei quali (362,8 milioni di euro) nei confronti delle Regioni e del MEF per corrispettivi da contratti di servizio; in particolare, tenendo conto - per l'effetto della devoluzione delle competenze dal MIT a valere dal 2011 - della riallocazione da crediti verso il MEF a crediti verso le Regioni di quanto dovuto dalla Regione Valle d'Aosta, il credito complessivo verso lo Stato si incrementa per 184 milioni di euro in conseguenza, sostanzialmente, della mancata liquidazione dei corrispettivi del contratto di servizio universale nazionale così come il credito

complessivo verso le Regioni si incrementa di 178,8 milioni. Tutto il credito verso il MEF (534,7 milioni di euro) è da ritenersi sostanzialmente scaduto, mentre lo scaduto verso le Regioni si attesta a 675,2 milioni di euro rispetto ai 556 milioni di euro dello scorso anno. La Società, oltre ad aver intrapreso idonee procedure legali finalizzate alla riscossione dei crediti a tutela del patrimonio aziendale, ha concordato, con alcuni committenti pubblici, piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato. Si segnala che, data l'entità del credito verso il MEF, i Ministeri competenti stanno attivando le necessarie iniziative per ridurre detta esposizione. Si segnala, infine, un ulteriore aumento degli altri crediti commerciali (+46,4 milioni di euro), relativo principalmente agli incrementi dei clienti ordinari, di cui oltre 22 milioni di euro per penali i cui documenti di regolarizzazione sono stati emessi nel corso del mese di dicembre ed il cui incasso è previsto per il mese di marzo 2016;

- decremento delle giacenze di magazzino per circa 40,5 milioni di euro, in particolare con riferimento alla componente ricambi;
- aumento dei debiti commerciali per 538,5 milioni di euro; tale variazione riflette l'andamento dei flussi connessi al volume di investimenti effettuati nell'esercizio, con particolare accentuazione nella parte finale dello stesso.

Le **Altre Attività (Passività) Nette**: si incrementano di 294,3 milioni di euro, prevalentemente per effetto di:

- incremento netto del credito IVA per 287,1 milioni di euro derivante dall'applicazione della nuova metodologia di gestione dell'IVA sui rapporti con gli Enti Pubblici ed Amministrazioni dello Stato, denominata "split payment", introdotta con la Legge di Stabilità 2015 (Legge 190/2014) ed entrata in vigore dal 1° gennaio 2015. In conseguenza del meccanismo che prevede, in caso di cessioni di beni o prestazioni di servizi nei confronti di enti pubblici, che l'imposta non venga incassata direttamente dal fornitore (e poi versata), ma bensì versata direttamente dall'ente pubblico la Società, che ha rilevanti rapporti con Regioni e MEF, è strutturalmente a credito IVA. Per il recupero di tali crediti IVA maturati nel corso dei primi tre trimestri del 2015, è stata presentata istanza di rimborso, mentre per il IV trimestre 2015 si procederà al recupero in sede di presentazione della dichiarazione IVA;
- decremento dei debiti verso il personale per 32 milioni di euro dovuto sostanzialmente all'effetto combinato della diminuzione dei debiti verso il fondo bilaterale a fronte di progetti che stanno volgendo a conclusione (-54,3 milioni di euro) e dell'incremento delle competenze accessorie in maturazione (+22,4 milioni di euro).

**Capitale Immobilizzato Netto**: l'andamento del Capitale Immobilizzato registra un aumento complessivo di 804,8 milioni di euro, dovuto principalmente all'incremento delle immobilizzazioni tecniche in conseguenza degli investimenti, ivi inclusa la manutenzione ciclica, effettuati e contabilizzati nel periodo (circa 1.848,1 milioni di euro) e al netto degli ammortamenti e svalutazioni (circa 1.011,4 milioni di euro) e dei contributi in conto impianti e dismissioni (31,8 milioni di euro).

**TFR e Altri fondi**: i Fondi si riducono di 66,1 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2014; tale variazione è dovuta principalmente a:

- decremento del Fondo TFR di 91,6 milioni di euro, derivante principalmente dall'utile attuariale di 38,6 milioni di euro e dall'utilizzo del fondo TFR in corrispondenza di cessazioni del rapporto di lavoro e anticipazioni corrisposte per 62,8 milioni di euro, i cui effetti sono parzialmente compensati dalla rilevazione dell' "interest cost" per 13,3 milioni di euro. Il valore dell'utile attuariale è principalmente correlato alla modifica del tasso di attualizzazione del Fondo, che ne ha comportato un decremento di valore tale da renderlo inferiore al valore del debito maturato alla data: il controvalore dell'adeguamento ha interessato la riserva di patrimonio netto;
- incremento del fondo ristrutturazione aziendale, per 24 milioni di euro, dovuto alla stima degli oneri previsti per l'attivazione dei progetti da realizzare in coerenza con gli obiettivi di Piano.

## Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 6.714,6 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2015, un peggioramento di 763,4 milioni di euro. Nel corso del 2015 la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positivo per 228,9 milioni di euro. Il flusso della gestione corrente ha risentito degli effetti negativi derivanti dai ritardi accumulati da parte delle Regioni e, in particolare, dal MEF nella regolazione finanziaria dei crediti per corrispettivi a valere sui Contratti di Servizio.

Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 915,4 milioni di euro dagli investimenti (che si raffronta con i 558,8 milioni di euro del 2014) e per 120,9 milioni di euro dalla gestione finanziaria, mentre ha beneficiato per 44,3 milioni di euro di contributi in conto investimento; l'esercizio si chiude complessivamente con un assorbimento di liquidità per 763,5 milioni di euro.

La Società, nel corso dell'esercizio 2015, ha fatto altresì fronte al rimborso di prestiti a medio lungo termine in scadenza per 602,9 milioni di euro determinando una manovra di copertura complessiva, includendo l'assorbimento di liquidità della gestione, per circa 1.366,3 milioni di euro attraverso il ricorso alle linee di credito messe a disposizione dalla Capogruppo.

## Mezzi Propri

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

	2015	2014	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	2.306,2	2.074,1	232,1
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	(71,7)	(124,2)	52,5
<b>Patrimonio netto civile</b>	<b>2.234,5</b>	<b>1.949,9</b>	<b>284,6</b>

I mezzi propri esposti nel riclassificato si incrementano di 232,1 milioni di euro per effetto delle seguenti variazioni:

- erogazione di 11 milioni di euro di dividendi alla Capogruppo;
- rilevazione del risultato economico dell'esercizio pari a 230 milioni di euro;
- incremento della riserva per utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, pari a 29,8 milioni di euro;
- riduzione di 16,7 milioni di euro correlata alla variazione del debito per derivati inclusi nel mezzi propri (52,5 milioni di euro) al netto della riserva di *Cash Flow Hedge* sui derivati stessi, comprensiva dell'effetto fiscale (35,8 milioni di euro).

## Informativa per Unità di Business

Trenitalia è articolata per macro unità di business (Divisioni) autonome ed in grado di generare flussi di cassa indipendenti:

- Passeggeri Long Haul
- Passeggeri Regionali
- Cargo

In accordo col modello di controllo della Società, i risultati delle direzioni trasversali (Direzione Tecnica, Direzione Logistica Industriale, Direzione Pianificazione Industriale e Staff) sono allocati nei conti economici delle diverse unità di business così consentendo di pervenire ad una rappresentazione "full cost" di queste ultime.

L'informativa per Unità di Business è presentata per la prima volta nel bilancio in chiusura; pertanto, i dati comparativi relativi all'esercizio 2014 sono stati determinati retrospettivamente utilizzando le medesime metodologie di allocazione e classificazione dell'esercizio 2015. Si precisa che tale informativa non rappresenta, non essendo obbligata la Società in tal senso, l'informativa per settori di attività come previsto dall'IFRS 8.

### ***Passeggeri Long Haul***

L'unità di business Passeggeri Long Haul gestisce l'offerta dei servizi di trasporto passeggeri, nazionale e internazionale, di media lunga percorrenza. Tale offerta comprende sia i servizi cosiddetti "a mercato" (prodotti Alta Velocità Frecciarossa e Frecciargento, prodotti Frecciabianca e Internazionale), sia i servizi di media lunga percorrenza Intercity Giorno e Intercity Notte regolati da un Contratto di Servizio con lo Stato.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>2.398,1</b>	<b>2.339,5</b>	<b>58,6</b>	2,5
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.213,2	2.174,3	38,9	1,8
- Altri proventi	184,9	165,2	19,7	11,9
<b>Costi Operativi</b>	<b>(1.614,2)</b>	<b>(1.603,9)</b>	<b>(10,3)</b>	0,6
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>783,9</b>	<b>735,6</b>	<b>48,3</b>	6,6
Ammortamenti e Svalutazioni	(476,6)	(457,5)	(19,1)	4,2
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>307,3</b>	<b>278,1</b>	<b>29,2</b>	10,5

L'unità di business Passeggeri Long Haul chiude l'esercizio con un risultato operativo di 307,3 milioni di euro, in crescita rispetto al precedente esercizio (278,1 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia, anch'esso, un incremento nell'ordine del 6,6%, passando da 735,6 milioni di euro del 2014 a 783,9 milioni di euro del 2015; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi per il 2015 si attesta al 32,7%, in crescita rispetto al 31,4% fatto registrare nel 2014, mettendo in evidenza, quindi, un sostanziale incremento della performance della gestione industriale.

Nella tabella seguente sono riportati i principali indicatori operativi di traffico; al riguardo si precisa che tali indicatori sono stati ripartiti tra "servizi a mercato", per i quali non vi sono contribuzioni pubbliche e - pertanto - non vi sono regolazioni dettate da obblighi di servizio, e "servizio Universale", al quale afferiscono i treni prodotti sulla base dello specifico contratto di servizio con lo Stato. Al fine di rendere omogeneo il confronto, sono state operate, per l'esercizio 2014, alcune riclassifiche tra i due segmenti della Divisione Passeggeri Long Haul a seguito di modifiche del perimetro dei servizi resi.

	2015	2014	Delta %
<b>Ricavi Operativi (euro/milioni)</b>	<b>2.398</b>	<b>2.340</b>	<b>2,5%</b>
<b>Viaggiatori km (milioni):</b>	<b>20.388</b>	<b>19.920</b>	<b>2,3%</b>
- di cui Servizio a mercato	15.869	15.082	5,2%
- di cui Servizio Universale contribuito	4.518	4.839	-6,6%
<b>Treni km (migliaia)</b>	<b>79.261</b>	<b>77.976</b>	<b>1,6%</b>
- di cui Servizio a mercato	53.428	52.101	2,5%
- di cui Servizio Universale contribuito	25.832	25.875	-0,2%

I ricavi del traffico del settore della media e lunga percorrenza registrano una performance positiva di 38,9 milioni di euro (+2,0%) rispetto al 2014. Tale andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di servizio:

- il **Segmento Mercato** registra, complessivamente, un incremento del 3,8%, pari a +61,7 milioni di euro, che deriva dalla crescita dei ricavi (67,3 milioni di euro) dei prodotti "Freccia", la cui offerta è stata potenziata sul sistema AV Torino-Milano-Napoli-Salerno, parzialmente compensata dalla riduzione dei ricavi (-5,6 milioni di euro) dei prodotti EuroNight e Charter.
- il **Servizio Universale** evidenzia un calo dei ricavi complessivi pari a 22,8 milioni di euro; tale riduzione è dovuta sia al calo dei ricavi dei servizi Notte (3,6 milioni di euro pari al -4,0%) sia, in maniera più importante (19,2 milioni di euro), ai mancati introiti dei servizi da Milano a Ventimiglia e viceversa, poiché svolti nel 2015 dalla controllata Thello SA.

L'incremento degli Altri Ricavi e Proventi, invece, è sostanzialmente connesso all'incremento della voce penali attive.

I costi operativi della Divisione Passeggeri Long Haul passano da 1.603,9 del 2014 a 1.614,2 del 2015 con un incremento di 10,3 milioni (+0,6%).

Il Costo del lavoro registra un decremento complessivo di 9,6 milioni di euro, mentre gli altri costi operativi evidenziano un incremento di 19,9 Milioni.

Il decremento complessivo del costo del lavoro è dovuto dall'effetto combinato della riduzione di FTE (-326 rispetto al 2014), con impatto totale stimato in 18,2 milioni di euro, e dell'incremento del costo unitario, quest'ultimo con effetti d'insieme per 9,6 milioni di euro. La riduzione dell'organico medio è correlato alla riduzione del perimetro delle biglietterie a seguito del trasferimento di alcuni impianti alla Divisione Passeggeri Regionale.

Gli altri costi operativi hanno registrato un incremento netto complessivo di 19,9 milioni di euro; il loro andamento è stato influenzato da alcune modifiche dello scenario normativo, tutte con impatto sul segmento a mercato, ma di segno opposto: da un lato, la riduzione del pedaggio unitario sulle tratte AV, disposto dall'ART con propria delibera, che ha portato ad un risparmio di circa 56,9 milioni di euro e, dall'altro, l'incremento del costo dell'energia elettrica per trazione, in esito ai provvedimenti adottati in materia dall'AEEGSI, che ha gravato per circa 34 milioni di euro. Sempre in tema di consumi energetici, inoltre, l'incremento della produzione sull'intera rete, a costi unitari dell'energia elettrica in rialzo, ha comportato maggiori oneri.

L'andamento degli altri costi operativi, in crescita rispetto al 2014, è riconducibile all'incremento dell'offerta commerciale sui servizi a mercato (+1,1 milioni di treni-km) e della domanda servita (+5,6% v-km Frecce), all'estensione all'intera flotta AV del nuovo modello di ristorazione nonché alle maggiori provvigioni in carico alla Divisione Passeggeri Regionale a seguito del trasferimento di alcuni impianti di biglietteria ad altre strutture della Società. L'incremento degli ammortamenti è riconducibile anche all'entrata in esercizio commerciale dei 18 ETR 1000 e al trend della manutenzione ciclica.

Si riporta nel seguito il valore del Capitale Investito Netto della Divisione, raffrontato con quello dell'esercizio precedente:

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Capitale circolante netto	(274,9)	(456,2)	181,3	-39,7
Capitale immobilizzato netto	3.800,5	3.324,7	475,8	14,3
Altri fondi	(261,8)	(294,2)	32,4	-11,0
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>3.263,8</b>	<b>2.574,3</b>	<b>689,5</b>	<b>26,8</b>

La variazione del CIN, quindi, è essenzialmente riconducibile all'incremento sia del capitale immobilizzato per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (ETR 1000) sia del capitale circolante per i crediti maturati sui corrispettivi 2015 del contratto del Servizio Universale che il MEF non ha ancora liquidato.

### ***Passeggeri Regionale***

L'unità di business Passeggeri Regionale gestisce i servizi di mobilità in ambito metropolitano, regionale e interregionale attraverso i Contratti di Servizio Regionali rispondendo alla domanda espressa dalle diverse

realità territoriali. Articolata in 20 Direzioni Regionali, promuove, insieme agli Enti locali e alle altre imprese di trasporto, forme di integrazione modale e tariffaria che facilitino lo spostamento dei cittadini.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>2.685,1</b>	<b>2.663,5</b>	<b>21,6</b>	0,8
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.501,6	2.488,5	13,1	0,5
- Altri proventi	183,5	175,0	8,5	4,9
<b>Costi Operativi</b>	<b>(1.967,1)</b>	<b>(1.936,1)</b>	<b>(31,0)</b>	1,6
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>718,0</b>	<b>727,4</b>	<b>(9,4)</b>	(1,3)
Ammortamenti e Svalutazioni	(485,5)	(458,1)	(27,4)	6,0
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>232,5</b>	<b>269,3</b>	<b>(36,8)</b>	(13,7)

L'unità di business Passeggeri Regionale chiude l'esercizio con un risultato operativo di 232,5 milioni di euro, in flessione rispetto al precedente esercizio (269,3 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia una contrazione nell'ordine dell' 1,3%, passando da 727,4 milioni di euro del 2014 a 718,0 milioni di euro del 2015; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi nel 2015 indica una sostanziale tenuta della performance della gestione industriale, attestandosi al 26,7% rispetto al 27,0% raggiunto nel 2014.

Nella tabella seguente sono riportati i principali indicatori operativi di traffico:

	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Delta %</b>
<b>Ricavi Operativi (€/milioni)</b>	<b>2.685</b>	<b>2.663</b>	<b>0,8%</b>
Viaggiatori-km (milioni)	18.902	18.691	1,1%
Treni-km (migliaia)	154.902	151.905	2,0%

Nel 2015 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico rispetto al precedente esercizio di circa 16,2 milioni di euro (pari al +2,0%). Tale incremento è stato generato sia da maggiori viaggiatori-km (1,1%) sia da aumento delle tariffe medie (+0,9%). Per quanto concerne la produzione, si riscontra un incremento dei Treni-km pari al 2,0%, concentrato in massima parte in Toscana, Veneto, Campania e Lazio e dovuto a ripristini di linee locali che avevano subito interruzioni nel 2014.

I corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi del Triveneto rimangono sostanzialmente invariati, mentre i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni registrano un leggero decremento, pari a circa 3 milioni di euro, dovuto alla rinegoziazione intervenuta in

corrispondenza della scadenza di alcuni di essi. Per quanto attiene ai corrispettivi da Stato, si segnala che il Contratto di Servizio con il MIT per le Regioni a Statuto Speciale attende di essere rinnovato dal 2009; comunque, la Società ha erogato i relativi servizi sulla base di precise indicazioni ricevute di anno in anno dallo stesso Ministero, il quale ha periodicamente confermato la richiesta di una produzione di treni pari a quella del 2011. I servizi, peraltro, sono stati resi sulla base della clausola di continuità, riferita al contratto scaduto, come invocata dallo stesso MIT. Tale situazione è stata più volte ribadita, sia al MIT sia al MEF, attraverso l'invio di ampia documentazione che comprova la richiesta dei servizi da parte del MIT e coerentemente attesta, corredata da rendicontazione, l'effettuazione degli stessi. Per il 2015 la differenza tra gli stanziamenti pubblici dedicati a detti servizi e il valore della produzione degli stessi è pari a circa 4 milioni di euro, importo sul quale la Società ha operato una prudente valutazione. Analogo approccio è stato utilizzato per gli anni precedenti, in corrispondenza dei quali il differenziale tra il valore dei servizi erogati e gli stanziamenti disponibili è di maggior rilievo. Parallelamente, procede la progressiva devoluzione, da parte del MIT, delle competenze alle regioni a Statuto Speciale; infatti, a seguito dell'accordo di programma del 7 giugno 2012 tra la regione Sardegna e i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla medesima regione. Analoga procedura è stata attuata con la Regione Sicilia. Per la Valle d'Aosta, invece, solo con il D.L. n°78 del 2015 sono stati completati i trasferimenti delle risorse, pur se con effetto retroattivo a partire dall'esercizio 2011.

I costi operativi della Divisione Trasporto Regionale ammontano a 1.967,1 milioni di euro e registrano un incremento di 31,0 milioni di euro rispetto al 2014 (+1,6%). A tale incremento concorre in modo sostanziale il costo del lavoro per circa 22,0 milioni di euro, che risente, a sua volta, dell'aumento sia del costo unitario (incidenza di circa 19,0 milioni di euro) sia del numero di risorse impiegate (pari a 94 FTE, incidenza di circa 5,0 milioni di euro). Tale incremento di risorse scaturisce dalla riorganizzazione del processo di Vendita che, attivata dal 1° settembre 2014, nel 2015 ha prodotto i propri effetti sull'intero arco dell'anno.

Gli Altri costi netti dell'esercizio 2015 hanno registrato un incremento pari a circa 9,0 milioni di euro (0,8%). Tale risultato è dovuto prevalentemente ai seguenti fattori:

- incremento dei costi di pedaggio per 11,0 milioni di euro, quale effetto della maggiore produzione e dei servizi offerti in alcune Regioni;
- aumento del costo dell'energia elettrica, pari a 6,0 milioni di euro, dovuto, in parte, alla maggiore produzione effettuata e, in parte, al costo unitario più alto di circa il 10%;
- maggiori conguagli delle penali sui contratti di servizio con le Regioni per 3,9 milioni di euro;
- minori costi di manutenzione rotabili per 5 milioni di euro per riduzione delle attività di decoro e riparazioni grazie al progressivo ingresso, in corso d'anno, di nuovi treni;
- riduzione dei costi per gli autoservizi sostitutivi, per 6,0 milioni di euro, non più necessari in corrispondenza della riattivazione del servizio ferroviario a seguito del ripristino di linee ferroviarie che erano state interrotte nel corso del 2014.

L'incremento degli ammortamenti è riconducibile prevalentemente all'entrata in esercizio commerciale dei nuovi convogli, quale risultato degli investimenti effettuati.

Si riporta nel seguito il valore del Capitale Investito Netto della Divisione raffrontato con quello dell'esercizio precedente.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Capitale circolante netto	572,4	548,1	24,3	4,4
Capitale immobilizzato netto	4.893,8	4.514,8	379,0	8,4
Altri fondi	(453,8)	(478,1)	24,3	-5,1
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>5.012,4</b>	<b>4.584,8</b>	<b>427,6</b>	<b>9,3</b>

La variazione è essenzialmente riconducibile all'incremento del capitale immobilizzato netto, frutto dei nuovi investimenti in materiale rotabile effettuati per il trasporto regionale.

Il valore complessivo dei crediti verso le Regioni è pari a circa 1.095,3 milioni di euro rispetto ai 916,4 dello scorso esercizio, con una variazione complessiva di 178,8 milioni di euro. Si ricorda che il valore 2014 dei crediti verso le Regioni (per circa 82,7 milioni di euro) è stato proformato al fine di riflettere la devoluzione delle competenze dal MIT alla Regione Valle d'Aosta a valere dal 2011.

Nell'ambito dei sopracitati crediti, quelli scaduti al 31 dicembre 2015 totalizzano 675,2 milioni di euro (556 milioni di euro nel 2014). Le Regioni verso le quali si registrano i valori più elevati di scaduto sono: Campania (174 milioni di euro), Valle d'Aosta (100 milioni di euro), Sicilia (83 milioni di euro). Lo scaduto verso lo Stato è pari a oltre 203 milioni di euro, difatti coincidente con il valore complessivo del credito maturato. La Società, oltre ad aver attivato idonee procedure legali finalizzate alla riscossione dei crediti a tutela del patrimonio aziendale, ha concordato con alcune Regioni appropriati piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato. Si segnala che anche l'entità del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze connesso ai Contratti di Servizio relativi al trasporto regionale ha raggiunto livelli ormai patologici; al riguardo, i Ministeri competenti stanno attivando, da tempo, le opportune iniziative per ridurre tale esposizione. L'incremento complessivo dei crediti è stato parzialmente compensato da quello dei debiti commerciali (+248 milioni di euro circa), questi ultimi connessi al notevole volume di investimenti effettuati che hanno conosciuto, peraltro, una particolare accentuazione nella parte finale dell'esercizio.

### **Cargo**

L'unità di business Cargo gestisce l'offerta di servizi di trasporto merci per ferrovia di tipo convenzionale e combinato (intermodale), in Italia e all'estero.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>515,1</b>	<b>622,5</b>	<b>(107,4)</b>	(17,3)
- Ricavi delle vendite e prestazioni	485,7	575,4	(89,7)	(15,6)
- Altri proventi	29,4	47,1	(17,7)	(37,6)
<b>Costi Operativi</b>	<b>(573,6)</b>	<b>(616,8)</b>	<b>43,2</b>	(7,0)
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>(58,5)</b>	<b>5,7</b>	<b>(64,2)</b>	(1.126,3)
Ammortamenti e Svalutazioni	(84,7)	(251,1)	166,4	(66,3)
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>(143,2)</b>	<b>(245,4)</b>	<b>102,2</b>	(41,6)

La Divisione Cargo chiude l'esercizio con un risultato operativo di -143,2 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al precedente esercizio (-245,4 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia, invece, una flessione, passando dal risultato positivo di 5,7 milioni di euro del 2014 ad uno negativo, pari a -58,5 milioni di euro, nel 2015. La decisione da parte dello Stato di cessare il Contratto di Servizio Merci ha determinato, per il settore Cargo aziendale, una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro/anno. Tale impatto è stato solo parzialmente compensato – per un valore di 33,3 milioni di euro - dal nuovo regime di incentivi al trasporto merci su ferrovia che, a partire dal 2015, prevede, in favore di tutti i traffici con origine e/o destino nelle regioni del sud Italia, un contributo tale da azzerare (entro il limite di 100 milioni/anno destinati a tutte le imprese ferroviarie) i costi di accesso all'infrastruttura e di traghettamento.

Nella tabella seguente sono riportati i principali indicatori operativi di traffico merci:

	2015	2014	Delta %
<b>Ricavi Operativi (€/milioni)</b>	<b>515</b>	<b>623</b>	<b>-17,3%</b>
Tonnellate-km (milioni) (*)	15.700	14.694	6,8%
Treni-km (migliaia) (**)	34.183	33.714	1,4%

(\*) Comprende le Tonnellate-km estere.

(\*\*) Comprende i Treni-km commissionati ad altre imprese ferroviarie e realizzati su territorio estero.

Nell'anno 2015 i ricavi delle vendite e prestazioni ammontano a 485,7 milioni di euro e registrano una flessione di complessivi 89,7 milioni di euro (-15,6%) rispetto all'anno precedente. Tale andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di ricavo:

- **Ricavi da traffico merci:** nell'anno 2015 il Settore Cargo ha registrato complessivamente ricavi da mercato pari a 485,7 milioni di euro, in leggera crescita rispetto all'anno precedente (476,6 milioni di euro nel 2014) con un incremento del +1,6%. La produzione ha registrato un lieve incremento verso l'analogo dato dell'anno precedente (+1,4%), attestandosi sui 34,2 milioni di treni-km. Di questi, 6,5 milioni sono stati realizzati su territorio estero, grazie all'aumento (+7,1%), rispetto al 2014, dei traffici internazionali, principalmente da e per Germania, Austria e Francia. Sono state inoltre trasportate 15,7 miliardi di tonnellate-km, pari ad un +6,8% rispetto all'analogo dato del precedente esercizio.

I principali comparti del business, che si riferiscono alle diverse aree merceologiche servite, hanno evidenziato l'andamento di seguito descritto.

#### *Business Convenzionale*

I traffici del Convenzionale hanno fatto registrare nel 2015 una crescita sia per volumi, espressi in treni-km prodotti, sia per fatturato, pari rispettivamente al +3,3% ed al +2,9% rispetto all'anno precedente.

L'andamento del traffico ferroviario nei principali segmenti del business convenzionale è così sintetizzabile:

- **Siderurgico:** si è assistito a interessanti incrementi dei volumi effettuati per alcuni clienti con produzioni più specializzate (tubi, travi, profilati pesanti, laminati piatti) che hanno, peraltro, compensato i cali di traffico tra gli impianti produttivi collegati della grande siderurgia nazionale. Il

2015 si è, quindi, chiuso con un aumento complessivo dei treni-km, pari al +6,6% verso il 2014, cui è corrisposto un equivalente incremento dei ricavi.

- **Automotive:** si è confermata la crescita, favorita dal rilancio di Fiat Chrysler Automobiles (FCA) sul mercato domestico ed internazionale. Il trasporto ferroviario ha mostrato analoghi segnali di ripresa, con forti impatti sui volumi, in termini di treni-km prodotti (+34,7% verso il 2014), in gran parte legati sia ai traffici nazionali di autoveicoli, componentistica e furgoni, sia a quelli internazionali (import di autoveicoli da Germania e Belgio, export verso Francia, Germania, Stati Uniti). L'incremento dei ricavi è stato del +34,2% rispetto all'anno precedente.
- **Chimico:** è stata confermata la situazione di generale debolezza a livello europeo, appesantita in Italia dai riflessi della crisi di altri comparti/clienti strettamente collegati (edilizia, elettrodomestici, arredo, principali utilizzatori di materie plastiche e resine sintetiche). Il trasporto ferroviario, da sempre collegato alle produzioni della sola chimica di base, si è chiuso con una flessione, rispetto al 2014, quantificabile in un -9,3% dei treni-km e in un -14,4% dei ricavi, la quasi totalità dei quali relativi al territorio nazionale.
- **Altri settori - Materie Prime e Beni di Consumo:** il trasporto di materiali da costruzione e di legname ha fatto registrare, a causa della crisi dell'edilizia del lento riavvio dei grandi lavori infrastrutturali, riduzioni di fatturato anche nel 2015; di contro, mostrano una maggiore stabilità i volumi nei beni di consumo. Il trasporto ferroviario legato all'insieme di detti settori ha conosciuto un calo dei volumi in termini di treni-km, pari al -7,9% verso il 2014, più che altro per la flessione dei traffici internazionali in import (cereali dai Paesi Est Europa; legname da Austria e Germania) e di quelli nazionali di acque minerali; tutto ciò, evidentemente, ha comportato un ridimensionamento dei volumi di fatturato rispetto all'anno precedente (-9,6% verso il 2014).

#### *Business Combinato*

I traffici del Combinato hanno fatto registrare nel 2015 complessivamente una flessione di volumi, in termini di treni-km prodotti, pari al -5,7% verso l'anno precedente, mentre il fatturato totale è rimasto sostanzialmente stabile (-0,7%). Nel corso del 2015 si è verificata una variazione dell'offerta commerciale a tutto vantaggio delle relazioni di traffico più brevi.

Nel mercato dei container europeo, gli scali del Nord Europa mostrano rallentamenti dei traffici per effetto dei cali della movimentazione da/verso i paesi Emergenti (Cina in particolare). I porti italiani hanno presentato una buona tenuta di volumi di TEU movimentate, soprattutto nei sistemi dell'Alto Tirreno ed Alto Adriatico. In questo scenario di riferimento, il traffico ferroviario di combinato marittimo e terrestre ha evidenziato decrementi nei volumi sia sul mercato domestico (-5,2% i treni-km e -2,7% i ricavi rispetto al 2014), sia su quello internazionale (-6,8% i treni-km e +0,8% i ricavi rispetto al 2014).

- **Corrispettivi da contratto di servizio:** come già sottolineato in precedenza, si menziona la conclusione del Contratto a far data dal primo gennaio 2015 e, quindi, la totale perdita del fatturato ad esso associato, pari a circa 100 milioni di euro nell'ultimo anno di sua vigenza.

I costi operativi del Settore Cargo ammontano a 573,6 milioni di euro e registrano un decremento di 43,2 milioni di euro rispetto al 2014 (-7,0%).

Il Costo del lavoro si riduce per complessivi 6,0 milioni di euro; tale contrazione è dovuta principalmente ad un calo di FTE (-141 FTE verso il 2014), il cui effetto complessivo stimato è di -8,1 milioni di euro, controbilanciato solo parzialmente dai +2,4 milioni di euro derivanti dall'incremento del costo medio unitario.

Gli Altri costi netti dell'esercizio 2015 hanno registrato una riduzione pari a circa 37,2 milioni di euro (-10,0%), prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- minori costi di accesso all'infrastruttura per 26,6 milioni di euro connessi in misura prevalente all'azzeramento del pedaggio per i traffici merci con origine e/o destinazione nelle regioni nel sud Italia;
- minori costi di traghettamento per 7,4 milioni di euro;
- minori costi per l'acquisto dei carburanti per 2,5 milioni di euro a seguito della riduzione del prezzo del petrolio;
- minori costi per servizi accessori per 3,3 milioni di euro come conseguenza dell'internalizzazione di alcune attività;
- minori costi di manutenzione del materiale rotabile per 3,9 milioni di euro, che compensano parzialmente l'incremento del costo del noleggio di carri e locomotori per 8,4 milioni di euro.

Si segnala, inoltre, che la voce ammortamenti si riduce nel 2015 di 10,9 milioni di euro, più che altro per l'assenza della quota riferita al materiale rotabile svalutato al termine del precedente esercizio. Conseguentemente, il decremento delle perdite di valore per 179,6 milioni di euro è riconducibile all'assenza, nell'anno in esame, della svalutazione operata nel bilancio 2014 sugli asset della Divisione per 185,2 milioni di euro, della quale si è già dato conto in precedenza; viceversa, si registra un incremento della svalutazione dei crediti commerciali per 5,3 milioni di euro. Si rappresenta, infine, l'accantonamento di un fondo ristrutturazione industriale di 24,0 milioni di euro funzionale all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito per i dipendenti del Gruppo FS.

Si riporta nel seguito il valore del Capitale Investito Netto della Divisione che risulta sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Capitale circolante netto	128,4	119,2	9,2	7,7
Capitale immobilizzato netto	506,7	503,0	3,7	0,7
Altri fondi	(193,8)	(181,1)	(12,7)	7,0
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>441,3</b>	<b>441,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>

## RISORSE UMANE

La consistenza del personale della Società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 31.393 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	<b>Addetti</b>	<b>Quadri</b>	<b>Dirigenti</b>	<b>Totale</b>
Consistenze al 31.12.2014	28.071	3.493	238	31.802
Incrementi	810	251	21	1.082
Decrementi	(1.367)	(102)	(22)	(1.491)
<b>Consistenze al 31.12.2014</b>	<b>27.514</b>	<b>3.642</b>	<b>237</b>	<b>31.393</b>

Le assunzioni hanno riguardato, escludendo i passaggi intersocietari, quasi unicamente personale da impiegare nelle attività di manutenzione nell'ambito dell'esercizio ferroviario. I decrementi che si sono registrati nell'anno sono stati determinati dalle ordinarie cessazioni di rapporti di lavoro, da passaggi di livello e da trasferimenti infragrupo.

L'andamento del costo medio del personale negli ultimi due esercizi è il seguente:

<b>Costo Medio del Personale per addetto</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Valori in unità di euro/FTE	59.999	59.134

Con la circolare n. 208 del 29.12.2015, l'INPS ha fornito il quadro di riferimento per l'operatività del Fondo di sostegno al reddito per i dipendenti del Gruppo FS di cui al Decreto Interministeriale n. 86984 del 9 gennaio 2015 (pubblicato sulla GU del 7 marzo 2015). E' prevista, quindi, la riattivazione del contributo ordinario al Fondo stesso a partire dal mese di febbraio 2016 (con recupero dei contributi per il periodo marzo 2015 – gennaio 2016 nello stesso ruolo paga di febbraio 2016). Tuttavia, sebbene anche il Comitato Amministratore del Fondo si sia regolarmente costituito in data 14 gennaio 2016, le prestazioni del Fondo non sono immediatamente utilizzabili e potranno essere eventualmente attivate solo le prestazioni straordinarie successivamente alla sottoscrizione dello specifico accordo di Procedura con le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali per la gestione delle eccedenze di personale connesse con processi di ristrutturazione, di situazioni di crisi, di riorganizzazione aziendale e di riduzione o trasformazione di attività di lavoro. I contenuti degli accordi dovranno tener conto della nuova disciplina dettata dal già citato Decreto Interministeriale n. 86984/2015. Il processo di ristrutturazione del Polo della Logistica e, quindi, della Divisione Cargo, prevede un efficientamento produttivo ed organizzativo che, in mancanza di ulteriori e diversi strumenti gestionali, comporterà il ricorso alle prestazioni straordinarie del Fondo di cui sopra, il cui costo è a carico della Società.

Continua, poi, l'intensa attività relazionale con le strutture INPS per il funzionamento delle procedure di gestione del Fondo, che hanno consentito gli accessi allo stesso e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati.

A Luglio 2014 Agens ha avviato, su richiesta delle Organizzazioni stipulanti e nel rispetto delle procedure contrattuali in materia, la trattativa per il rinnovo del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 2012, in scadenza al 31 dicembre 2014 ed applicato al personale dipendente della Società.

## ***Attività formative Trenitalia***

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

Il Piano della Formazione Trenitalia nel 2015 ha generato complessivamente circa 156.292 giornate uomo (147.470 nel 2014). Il Piano si è posto l'obiettivo di supportare il raggiungimento degli obiettivi di business focalizzando l'attenzione su temi coerenti con il Piano Industriale, ovvero:

- sviluppare competenze inerenti l'attenzione al cliente, l'orientamento al mercato ed alla competizione;
- favorire la diffusione delle norme e informazioni relative alla sicurezza sul lavoro e dell'esercizio;
- dare sostegno allo sviluppo tecnico e professionale dei lavoratori, valorizzando le capacità ed il potenziale di ognuno
- accompagnare i processi di innovazione, cambiamento ed ottimizzazione dei processi aziendali

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

In dettaglio, gli ambiti di intervento della formazione di Trenitalia nel 2014:

- istituzionale - formazione attraverso la quale la Società presenta sé stessa ai fini dell'ingresso nel Gruppo FS Italiane dei neolaureati, dei neoassunti professionalizzati e dei Capi Servizio Treno in apprendistato;
- manageriale - formazione su competenze tipicamente gestionali, comportamentali, relazionali. E' destinata ai dirigenti e ad altri profili che necessitino di sostegno al ruolo o accompagnamento nei momenti di crescita o a valle delle fasi di valutazione;
- tecnico-professionale - formazione finalizzata a far acquisire le competenze tecnico/professionali, sia pratiche che teoriche, essenziali a svolgere l'attività lavorativa, quali le abilitazioni e gli 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;
- a supporto dei processi di cambiamento - iniziative formative rivolte al personale interessato da modifiche nelle modalità lavorative o nei sistemi adoperati in azienda: il nuovo processo del ciclo passivo, i nuovi sistemi di vendita e quelli della relativa rendicontazione amministrativa e il sistema di gestione a supporto dei processi manutentivi ne sono i principali esempi.

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

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

- monitoraggio continuo sugli infortuni in azienda con redazione e diffusione periodica di reportistica sull'andamento degli infortuni che vengono classificati in 7 macro cause e confrontati, mensilmente, con il corrispondente periodo dell'anno precedente;
- progettazione di un corso di formazione per operatori/istruttori addetti alle attrezzature;

- definizione, nell'ambito del gruppo di lavoro - coordinato da Trenitalia - "*statistics on accidents at work*" dell'*International Union Railways* (UIC), dei criteri e della metodologia per la raccolta e gestione dei dati degli infortuni sul lavoro applicabile alle società ferroviarie europee e, nel corso del mese di luglio, è emessa la prima edizione del report degli infortuni sul lavoro. Alla raccolta delle informazioni hanno partecipato 23 compagnie ferroviarie in rappresentanza di 12 paesi;
- avvio, sempre in ambito UIC, dei lavori della "UIC Contractor Safety Task Force" che ha lo scopo di predisporre delle Linee Guida sulla gestione della sicurezza degli appaltatori;
- conduzione di vari rilievi del rumore, vibrazioni e campi elettromagnetici a bordo delle cabine di guida, realizzati con la collaborazione di Italcertifer.

L'attività formativa ha riguardato prevalentemente l'argomento stress lavoro correlato, gestione emergenza, amianto, DUVRI, aggressioni.

Le attività svolte hanno consentito di superare i target aziendali fissati sulla riduzione del numero degli infortuni (- 3%) e dell'indice di incidenza (- 2%), come rappresentato nella seguente tabella:

<b>Tipologia</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	881	1.130	-22 %
Indice di incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	27,77	35,16	-21 %
Di cui Numero infortuni mortali	0	1	-1

---

## POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

### Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro

Nel corso dell'anno 2015, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente sulle seguenti attività:

- implementazione, attuazione e miglioramento costanti del Sistema di Gestione Integrato della Società in materia di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro. Sono stati effettuati 221 interventi di audit interno ed è stata avviata un'analisi e revisione degli aspetti ambientali connessi con le proprie attività, prodotti e servizi che avranno impatti sugli aspetti rilevanti del Sistema di Gestione;
- sviluppo di progetti formativi rivolti ad addetti alle tematiche ambientali con l'obiettivo di formare esperti in grado di gestire autonomamente le problematiche ambientali e i relativi risvolti applicativi della disciplina di settore, acquisendo le necessarie conoscenze tecniche e giuridiche in materia. Le ore di formazione erogate sono state pari a 2.265 giornate uomo;
- *Energia*: è stata progettata e realizzata la prima campagna aziendale di Diagnosi Energetiche, secondo quanto previsto dal D.Lgs. 102/14, che ha visto coinvolti 7 impianti manutentivi e che ha permesso la definizione delle Linee Guida "Gestione delle diagnosi energetiche degli impianti di Trenitalia". Uno specifico Gruppo di lavoro ha messo a punto il riordino e la razionalizzazione delle utenze del gas e dell'energia elettrica e sono state emanate le Linee Guida "Gestione delle Utenze Elettriche negli impianti di Trenitalia". Contestualmente, è stato realizzato il passaggio al fornitore unico delle circa 1.600 utenze elettriche aziendali, con un continuo scambio di informazioni sia di dati amministrativi, attraverso la fatturazione elettronica, sia di dati fisici attraverso l'implementazione di un portale internet per l'analisi dei consumi e dei costi elettrici. È stata rilasciata una nuova versione del sistema di rilevazione a distanza dei consumi di energia (SEM) che consente di rilevare in *real time* le anomalie di consumo e di mettere in atto le necessarie misure correttive. Il sistema è stato installato ed implementato in ulteriori 5 officine di manutenzione, che si aggiungono alle 14 dello scorso anno;
- *Emission Trading System*: nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato sono stati ridefiniti gli obiettivi ambientali attribuiti alle Divisioni/Direzioni per il 2015, in particolare: 1) la riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> derivanti dalle attività che si svolgono presso le officine di manutenzione rotabili, correlato alle ore lavorate; 2) la riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> da trazione rispetto alle unità di traffico. Relativamente al consuntivo dell'anno 2014, per entrambi gli indicatori sono stati raggiunti i target con un valore specifico di emissioni inferiore ai 30 gr CO<sub>2</sub>/Unità di traffico per la trazione e un delta positivo per le emissioni degli impianti fissi. Nell'aprile del 2015, con riferimento all'anno 2014, si è provveduto a restituire al Ministero dell'Ambiente un numero di diritti ad emettere pari a 6.842 unità, tramite accesso al Registro dell'Unione delle quote di CO<sub>2</sub> e delle emissioni. Rispetto a quanto emesso nell'anno 2014, la Società ha contenuto le proprie emissioni in misura del 28%;
- nel corso del mese di aprile le Officine di Verona, Foggia e Foligno hanno ottenuto i cosiddetti Certificati Bianchi dell'efficienza energetica. Il meccanismo di tali certificati, il cui nome tecnico è Titoli di Efficienza Energetica (TEE), incentiva gli interventi di efficienza energetica realizzati dai clienti finali del mercato elettrico e del gas e la loro numerosità deriva dalla tipologia di interventi di efficienza realizzati. Ad oggi, la Società ha

ottenuto il riconoscimento da parte del Gestore dei Servizi Energetici per circa 22.000 TEE di cui una parte sono stati monetizzati (7.847) per un controvalore di circa 0,8 milioni di euro;

- sono stati attribuiti agli impianti obiettivi ambientali di riduzione dei consumi di materie prime. In particolare, il focus è sulla riduzione del consumo di vernici per unità di traffico abbinato ad un sempre maggior utilizzo di lubrificanti e vernici a minor impatto ambientale;
- nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato sono stati definiti specifici obiettivi divisionali di tutela della risorsa idrica, in termini di riduzione dei consumi di acqua in rapporto alle ore lavorate. Si è affrontata, inoltre, la problematica AUA (Autorizzazione Unica Ambientale) relativamente agli scarichi idrici assimilati a quelli domestici e generati da attività di servizio in ambito industriale;
- la Raccolta Differenziata di rifiuti speciali assimilati agli urbani è stata estesa, oltre che a tutte le sedi degli uffici, anche a tutte le officine, definendo per ogni divisione specifici obiettivi di riduzione dei quantitativi di rifiuti speciali inviati a smaltimento derivanti da attività di manutenzione e di servizio.

## La sicurezza dell'esercizio

La Policy aziendale di Sicurezza di Esercizio contiene temi di impegno ispirati al rispetto dei requisiti vincolanti specifici del settore e, contestualmente, agli esiti del processo di valutazione interna del Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio (SGSE), nell'ottica del "miglioramento continuo". Dai temi di impegno della Policy sono declinati in cascata opportuni "macro obiettivi" di sicurezza, a fronte dei quali sono individuati, ogni anno, azioni e progetti di prevenzione e di mitigazione specifici che confluiscono nel Piano annuale della Sicurezza della Società, all'interno del quale la Policy viene pubblicata. Le procedure del SGSE prevedono che la Policy sia aggiornata ogni anno, in considerazione delle evoluzioni del contesto esterno ed interno all'azienda. La Policy per l'anno 2015, nel confermare i principi generali e gli impegni già presenti nella Policy degli esercizi precedenti, ha tenuto conto degli sviluppi intervenuti nel processo di "riordino del quadro normativo" in materia di sicurezza di esercizio, promosso e coordinato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) che, con l'emanazione del Decreto 4/2012, ha disciplinato le attività e le responsabilità degli operatori ferroviari in tale processo di riscrittura dei regolamenti di esercizio alla luce del progresso normativo, tecnico e scientifico. Considerata la portata e l'impegno richiesto da tale nuovo atto normativo, la Direzione Aziendale ha assunto tra i propri impegni dichiarati nella Policy la promozione *"...dell'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'adozione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del Decreto 4/2012 (riordino normativo)..."*.

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

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

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

personale e terzi, nonché alle cose e all'ambiente. In tale ambito le attività 2015 si sono concentrate sulla definizione e il costante aggiornamento del sistema delle procedure (COCS e DOCS) del SGSE in linea con gli sviluppi del quadro normativo di riferimento e degli assetti organizzativi aziendale. Gli interventi più significativi hanno riguardato la valutazione dei rischi di entità esterne al sistema ferroviario ed il coinvolgimento del personale sui temi di sicurezza di esercizio. Sono proseguite le attività per l'aggiornamento del Certificato di Sicurezza di Trenitalia parte B mediante l'inserimento di nuove tipologie di materiale rotabile e, in particolare, quelle legate al processo di autorizzazione di messa in esercizio dell'ETR 1000.

L'ANSF ha rilasciato il rinnovo del Certificato di sicurezza parte A di Trenitalia con validità dal 28 aprile 2015 al 27 aprile del 2020.

In particolare la Società ritiene indispensabile:

- assicurare che le risorse responsabili del SGSE lavorino a stretto contatto con le risorse responsabili dei processi operativi, con l'obiettivo del miglioramento continuo della propria parte di sistema *"...al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi."* (Decreto ANSF 4/2012, art. 2). A tal fine si attua una gestione trasparente, completa e tempestiva delle informazioni di sicurezza, che indica in modo univoco a quale livello sono censite le non conformità, sono individuate le relative cause, sono messe in atto le opportune azioni correttive e preventive, e ne è verificata l'efficacia, assicurando la tracciabilità delle azioni nei confronti di tutti gli interessati.
- fare leva sul fattore umano quale veicolo per la diffusione nel personale della consapevolezza del proprio ruolo nel processo di sicurezza e della preparazione alla missione da svolgere attraverso le seguenti azioni:
  - assicurare la più ampia ed efficace diffusione della Policy a tutto il personale.
  - Pianificare la formazione e l'aggiornamento continuo del personale e di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione del servizio, attraverso un processo costante gestito ed organizzato in modo da valorizzare il sapere proprio degli operatori.
  - coinvolgere il personale a tutti i livelli, nonché i loro rappresentanti, per recepire ogni utile segnalazione finalizzata ad attivare un circuito virtuoso di ritorno di esperienza per il conseguimento degli obiettivi aziendali di sicurezza e della Policy.
  - garantire la massima attenzione alla sensibilizzazione e allo sviluppo delle Risorse Umane, quale fattore determinante per garantire la sicurezza del trasporto.
- favorire investimenti in tecnologie che rispondano ai più elevati standard internazionali.
- garantire la correttezza e tempestività della manutenzione del proprio materiale rotabile, attraverso il presidio coordinato di tutte le variabili operative, tecnologiche e logistiche del processo manutentivo.
- promuovere l'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'adozione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del Decreto 4/2012 (riordino normativo), nonché atte a promuovere un ciclo di miglioramento continuo delle performance di sicurezza.

- stimolare la "cultura della valutazione dei rischi":
  - in occasione di introduzione di modifiche significative al sistema ferroviario (operative, organizzative o tecniche)
  - in occasione del monitoraggio periodico dei rischi insiti nelle attività operative, al fine dell'adozione delle eventuali e opportune misure di mitigazione.
  - incentivare lo sviluppo dei sistemi informativi a supporto dei processi e delle attività di sicurezza dell'esercizio, al fine di semplificare le relative modalità operative, e conseguire una più efficace tracciabilità.

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

### **La sicurezza a bordo treno**

L'accordo FS Italiane - Polfer ha consentito maggiori presenziamenti e controlli della Polizia a bordo treno e nelle stazioni al fine di garantire alla clientela ed ai lavoratori un viaggio sicuro al riparo, per quanto possibile, dalla microcriminalità. Gli interventi di prevenzione hanno riguardato anche i treni a maggior criticità ossia i treni "Notte" e quelli metropolitani densamente frequentati.

Si sta intervenendo sui rotabili per l'installazione di dispositivi di videosorveglianza, apparecchiature già previste sui rotabili di recente acquisizione.

## INVESTIMENTI

La pianificazione degli investimenti, al netto delle manutenzioni straordinarie, prevede per il periodo 2016-2020 impegni pari a circa 4.300 milioni di euro. Il 50% di tali impegni, pari a circa 2.200 milioni di euro, deriva dal portafoglio investimenti già avviati.

L'ammontare degli investimenti realizzati nel 2015 è pari a circa 1.849 milioni di euro ( di cui 417 milioni di euro relativi alla manutenzione ciclica) il cui dettaglio, confrontato con i valori del 2014, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2015	2014	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto*	1.213	450	763	170%
Revamping	84	120	(36)	-30%
<b>Materiale Rotabile</b>	<b>1.297</b>	<b>569</b>	<b>728</b>	<b>128%</b>
Tecnologie di bordo	20	11	9	77%
Impianti & Altro	52	49	3	6%
Informatica	63	65	(2)	-3%
<b>TOTALE</b>	<b>1.432</b>	<b>694</b>	<b>738</b>	<b>106%</b>
<b>Manutenzione Incrementativa</b>	<b>417</b>	<b>402</b>	<b>15</b>	<b>4%</b>

(\*) La voce "acquisto" comprende anticipi contrattuali per un valore di 126 milioni di euro e recuperi di anticipi corrisposti negli esercizi precedenti per 185 milioni di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti per acquisto di nuovo materiale rotabile.

L'incremento del valore degli investimenti, rispetto all'anno 2014, è principalmente dovuto all'acquisto di nuovi convogli per il servizio Alta Velocità e per il Trasporto Regionale. Nel corso dell'anno, infatti, sono stati consegnati nuovi complessi ETR 1000 della Divisione Passeggeri Long Haul per l'ampliamento della flotta AV, mentre, in ambito Trasporto Regionale sono proseguite le consegne delle carrozze "Vivalto" con le locomotive E464 e dei convogli elettrici "Jazz" e diesel "Swing". Sono inoltre state avviate nuove commesse per l'acquisto di ulteriori carrozze Vivalto e treni "Jazz" e di nuovi complessi elettrici "Flirt".

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

(importi in milioni di euro)	2015	2014	Variazioni	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri Long Haul	667	91	576	633%
Divisione Passeggeri Servizio Universale	19	15	4	27%
Divisione Passeggeri Regionale	695	543	152	28%
Divisione Cargo	9	7	2	32%
Direzione Tecnica	11	1	9	713%
Investimenti trasversali	31	37	(6)	-16%
<b>TOTALE</b>	<b>1432</b>	<b>694</b>	<b>737</b>	<b>106%</b>

**Divisione Passeggeri Long Haul:** gli investimenti della Divisione, pari a circa 623 milioni di euro, sono correlati alla consegna dei primi 18 nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000" gradualmente entrati in servizio commerciale a partire da giugno 2015.

Gli interventi di revamping sulla flotta hanno riguardato il completamento del progetto di ristrutturazione della carrozza "Bistrot" dei convogli Frecciarossa ETR 500 (circa 5 milioni di euro) con la consegna di ulteriori 11 carrozze ed il progetto di miglioramento dei convogli ETR 485 (circa 3 milioni di euro) per aumentarne l'affidabilità in esercizio. È stato inoltre consuntivato circa 1 milione di euro per l'intervento di adeguamento dell'impianto antincendio delle locomotive E404 ed E414.

Proseguono gli interventi negli impianti con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti manutentivi della flotta AV: "IMC Torino Smistamento" (circa 3 milioni di euro), IMC Napoli (circa 2 milioni di euro), Milano Martesana (circa 1 milione di euro) e Roma San Lorenzo (circa 1 milione di euro).

Inoltre proseguono gli interventi di riqualificazione delle biglietterie e degli spazi commerciali di Trenitalia nelle principali stazioni relativamente ai quali sono stati consuntivati circa 2 milioni di euro.

In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di Revenue Management e di Customer Relationship Management.

**Divisione Passeggeri Servizio Universale:** gli interventi hanno principalmente riguardato la ristrutturazione delle carrozze Intercity (circa 6 milioni di euro) e il revamping delle locomotive E 402 (circa 3 milioni di euro). Nella tipologia Impianti sono state realizzati interventi di potenziamento e di razionalizzazione dei siti manutentivi per circa 4 milioni di euro.

**Trasporto Regionale:** nel corso dell'anno sono state consegnate ulteriori 41 nuovi complessi elettrici "Jazz" con un investimento di circa 250 milioni di euro, 144 carrozze Doppio Piano "Vivalto" per una spesa di circa 205 milioni di euro, ulteriori 27 locomotive elettriche 464 (circa 55 milioni di euro) ed è stata avviata la consegna dei nuovi complessi diesel "Swing"; consegnati 21 treni e contabilizzati circa 65 milioni di euro.

Sono stati ordinati ulteriori 7 convogli elettrici "Flirt" a fronte dei quali sono stati concessi anticipi per circa 15 milioni di euro.

Relativamente ai progetti di revamping è in corso il face-lift delle carrozze Media Distanza, finalizzato all'incremento del comfort e agli adeguamenti normativi di sicurezza, l'investimento realizzato nell'anno è stato pari a circa 47 milioni di euro e si sta avviando verso la sua conclusione dopo aver migliorato oltre 1200 carrozze. E' proseguita l'attività di adeguamento e modifica dell'impianto porte delle carrozze Media Distanza, delle carrozze Piano Ribassato e dei veicoli ALN 668/663 (circa 10 milioni di euro).

Sono proseguiti gli interventi negli impianti con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti manutentivi con un investimento realizzato nell'anno di circa 12 milioni di euro.

Per l'interoperabilità dei sistemi di bigliettazione elettronica sono stati realizzati investimenti per circa 5 milioni di euro ed hanno riguardato le smart carte delle regioni Piemonte ed Emilia Romagna, mentre, nel Lazio l'iniziativa ha riguardato anche una specifica nuova Smart Card regionale dedicata all'evento "Giubileo straordinario della Misericordia".

**Cargo:** Sono stati realizzati lavori per circa 2 milioni di euro relativi ad interventi di adeguamento e razionalizzazione di alcuni fabbricati industriali tra i quali Marcianise, Livorno e Milano, e di rinnovo attrezzature.

Nell'ambito dell'ICT le attività hanno riguardato la piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione (circa 1 milione di euro) ed il progetto "Railway Vehicle Management System" (circa 2 milioni di euro) che si inserisce nell'ambito di una delle linee di intervento dei progetti PON Reti e Mobilità.

**Direzione Tecnica:** gli interventi hanno riguardato principalmente l'adeguamento tecnologico delle Officine per circa 5 milioni di euro, tra i quali l'officina di Vicenza ed il rinnovo delle attrezzature per circa 1 milione di euro.

**Investimenti trasversali ai business:** sono stati realizzati investimenti per circa 14 milioni di euro per l'attivazione del vigilante nelle cabine di guida delle locomotive da treno.

Nell'ambito degli investimenti ITC sono da segnalare le attività relative all'implementazione/adeguamento e sviluppo:

- della piattaforma commerciale integrata attraverso l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità (circa 3 milioni di euro);
- della piattaforma di Produzione (PdP) che include attività di: modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, la programmazione della manutenzione negli Impianti di Manutenzione

Corrente (IMC) e la gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative (circa 7 milioni di euro);

- del nuovo sistema di "Dynamic Maintenance Management System" per l'efficientamento del processo manutentivo (circa 2 milioni di euro);
- dei sistemi di gestione dei processi di vendita, reporting ed amministrativi (circa 18 milioni di euro);
- del sistema di gestione della logistica integrata e della pianificazione del fabbisogno industriale (circa 3 milioni di euro).

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

	<b>Nuovo Materiale Rotabile</b>	<b>Revamping</b>
	<b>n. mezzi</b>	<b>n. mezzi</b>
<b>Locomotive</b>	<b>27</b>	<b>78</b>
<b>Regionale</b>	27	78
<b>Carrozze/carri</b>	<b>144</b>	<b>565</b>
<b>Passeggeri Long Haul AV</b>		
• Carrozza Bistrot Frecciarossa	-	11
<b>Passeggeri Long Haul SU</b>		
• InterCity IC 270	-	20
<b>Regionale</b>		
• Doppio Piano	144	241
• MD Media Distanza	-	281
• UIC-X Semipilota	-	1
<b>Cargo</b>		
• Carri	-	11
<b>Convogli/Complessi</b>	<b>80</b>	
<b>Passeggeri Long Haul AV</b>		
• Frecciarossa	18	-
<b>Regionale</b>		
• Treni JAZZ	41	-
• Treni SWING	21	-
• Treni TAF	-	-

**La flotta Trenitalia**

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuate nel corso del 2015, risulta così composta:

**Parco Rotabili Operativo al 31.12.2015**

<b>Categoria</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Unità</b>
Trainante	Locomotive Elettriche	1.418
Trainante	Locomotive Diesel	175
<b>Totale trainante</b>		<b>1.593</b>
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	595
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	499
<b>Totale mezzi leggeri</b>		<b>1.094</b>
Complessi	TAF	89
Complessi	Treni Minuetto	204
Complessi	Treni Jazz	70
Complessi	Treni Flirt	3
Complessi	Treni Swing	21
Convogli	Elettrotreni	125
<b>Totale convogli/complessi</b>		<b>512</b>
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	453
<b>Totale manovra</b>		<b>453</b>
Trainato	Carrozze Viaggiatori	6.140
Trainato	Carri	19.583
Trainato	Altro	10
<b>Totale trainato</b>		<b>25.733</b>

## FATTORI DI RISCHIO

Alla data di predisposizione della presente Relazione sulla Gestione, non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società oltre quelli che saranno menzionati di seguito e nelle note esplicative e che sono ad oggi comunque monitorati e mitigati da politiche di gestione dei rischi di business e finanziari da apposite strutture aziendali atte a tutelare la società, il suo patrimonio e la continuità operativa della stessa. Per quanto riguarda, invece, gli altri fattori di rischio (rischi di business e rischi operativi), qui di seguito si commenta sinteticamente la relativa natura, insieme alle attività operative poste in essere per il loro monitoraggio.

### *Rischi di business*

I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati a suo tempo e aggiornati nel Piano industriale della Società ed, allo stato, non presentano profili particolari di rischio aggiuntivo. I rischi che sono stati inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi dove gli stessi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero essere riflessi sul livello di redditività della Divisione.

L'andamento del mercato della mobilità sulla media e lunga distanza è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale e la sua corretta regolazione è inoltre un altro elemento determinante per il successo.

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il comfort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Su alcune tratte dove il mezzo aereo si confronta con il treno, quest'ultimo ha sottratto importanti quote di mercato. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Il progressivo rinnovo della flotta con i nuovi treni AV costituirà, senza dubbio un forte elemento di innovazione e di attrazione accompagnata da una velocizzazione progressiva delle tratte, tutto questo supportato dal processo di innovazione tecnologica sui canali di vendita.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, la particolare condizione di stress finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio. L'incertezza che domina l'intero settore ha indotto negli ultimi anni le Regioni a riduzioni di offerta nei limiti che i contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della Società, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con i tempi che consentano una programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento.

Alcune Regioni Italiane si stanno orientando verso procedure di gara che globalmente potrebbero comportare l'aggiudicazione delle stesse dal 2018/2019 in avanti e, in attesa del loro avvio, stanno negoziando con Trenitalia contratti ponte. Con alcune regioni si sono già definiti accordi per tali contratti la cui durata è

prevista tra i 5 e i 6 anni, con altre sono in corso negoziati che dovrebbero portare, entro l'anno, alla definizione di proroghe.

Tutti gli investimenti effettuati a valle dei contratti di servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "put" a favore di Trenitalia. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che avranno riflessi fra qualche anno, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato.

Lo scenario del trasporto pubblico locale potrebbe essere toccato (ad esito delle gare e, quindi, nella gestione del passaggio tra un operatore ed un altro) in alcune modalità che riguardano il trasferimento al subentrante di quelle che sono state definite come "essential facilities" dalla recente normativa ART.

Il perdurare della sfavorevole congiuntura economica, italiana ed internazionale, e la decisione dello Stato di cessare il Contratto di Servizio Merci ha comportato, per la Divisione Cargo, una riduzione dei corrispettivi, a partire dal 2015, di circa 105 milioni di euro, solo parzialmente compensata dall'azzeramento dei costi di accesso alle infrastrutture del sud Italia e dei costi di traghettamento. Tale decisione aveva comportato la rivisitazione del Piano cargo già nel corso della chiusura dell'esercizio 2014 con l'adozione della decisione di svalutazione conseguente di parte degli asset cargo. Per l'esercizio 2016, con apposito provvedimento di Legge è stato istituito una ulteriore riduzione del costo del pedaggio da ottenere attraverso risorse messe a disposizione dalla Legge di Stabilità 2015 e finalizzate all'incentivazione del trasporto merci.

L'Autorità di regolazione dei trasporti ha emesso in data 13 novembre 2015 la Delibera 96-2015 con la quale ha inteso regolare i "principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria". Avverso tale provvedimento Trenitalia sta opponendo ricorso verso alcune misure che qualificano l'intera delibera. In particolare alcune misure adottate in tema di pedaggio, lasciano ad oggi le imprese ferroviarie nella assoluta incapacità di avere previsioni di spesa già per l'esercizio in corso e quindi di poter pianificare la produzione degli anni a venire. Allo stato non si hanno indicazioni circa gli effetti indotti da alcune misure circa la classificazione delle linee e quindi la possibilità che il valore medio unitario del pedaggio per i servizi a mercato possa subire modificazioni significative tali da indurre sia una profonda rivisitazione dell'offerta in conseguenza del mutare delle condizioni di equilibrio economico dei servizi offerti, sia dei prezzi verso i clienti determinando potenzialmente anche una variazione significativa della domanda.

### ***Rischi operativi***

Non si hanno sostanziali novità in merito ai rischi operativi che possono derivare dalla complessità dei rapporti con i fornitori di manutenzione, pulizia, ricambi e materiale rotabile rispetto a quanto già descritto nel bilancio 2014 cui si fa rinvio. Per quanto riguarda, invece, la sicurezza si segnala che nel corso del 2015 nei confronti dei Vertici di alcune Imprese Ferroviarie, tra cui Trenitalia, sono stati avviati procedimenti penali per presunte violazioni delle norme sulla sicurezza del lavoro in merito all'adozione del modulo di condotta del treno ad agente unico/solo. Gli standard di sicurezza adottati dalla Società sono coerenti con quelli delle principali Imprese ferroviarie Europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che, dopo aver valutato anche gli aspetti relativi alla sicurezza, hanno tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012, il Contratto Collettivo di Lavoro.

Il rischio operativo sopra descritto è attentamente monitorato dai vertici aziendali e dalle direzioni e strutture preposte, lo stesso è mitigato anche in considerazione del fatto che la società ha valutato, e valuta

costantemente, tutti gli aspetti che riguardano tale rischio; di seguito si riportano le principali considerazioni della società:

- la sicurezza dei propri dipendenti e la tutela delle condizioni di lavoro costituiscono da sempre valori ineludibili previsti dal Codice Etico adottato dalla Società e dal Gruppo FS;
- il ricorso a un solo macchinista è la modalità ordinaria di condotta dei treni utilizzata in tutta Europa. È così ad esempio nel regno Unito, in Francia, in Germania, in Belgio, Olanda Repubblica Ceca, Svizzera, Austria, Slovacchia, Ungheria e Polonia;
- tale modalità di condotta è ritenuta sicura dall’Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie Europee, ivi inclusa l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), nonché dall’Associazione delle Ferrovie Europee (CER);
- in Italia sono garantiti i più elevati standard di sicurezza, poiché la rete ferroviaria da tempo è interamente coperta da sistemi di protezione della marcia del treno;
- Trenitalia è dotata di un sistema di gestione della sicurezza sul lavoro, OHSAS 18001, rispondente agli standard internazionali e rilasciato da un organismo terzo (SGS) che ne ha attestato la piena rispondenza alle procedure, oltre che alla disciplina vigente, anche all’obiettivo di garantire in concreto adeguati livelli di sicurezza per i lavoratori.

Il ricorso al macchinista unico costituisce un passaggio definitivo e irreversibile nel processo di efficientamento e modernizzazione del trasporto ferroviario.

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

Non si segnalano significativi rischi legali o contrattuali rispetto a quelli già evidenziati nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 che derivano prevalentemente dai contenziosi che la Società ha in essere con diverse parti quali fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi vengono predisposte disposizioni/accantonamenti dopo aver stimato la rispettiva probabilità di verifica dei rischi contrattuali e legali. L’attuale utilizzazione di questi accantonamenti dipende da quando il rischio si materializza nella misura in cui era stata stimata.

Al riguardo si segnalano, in particolare:

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

***Casi UE***

La Società è interessata ad alcuni procedimenti aperti dalla UE su alcune tematiche riportate nella specifica sezione.

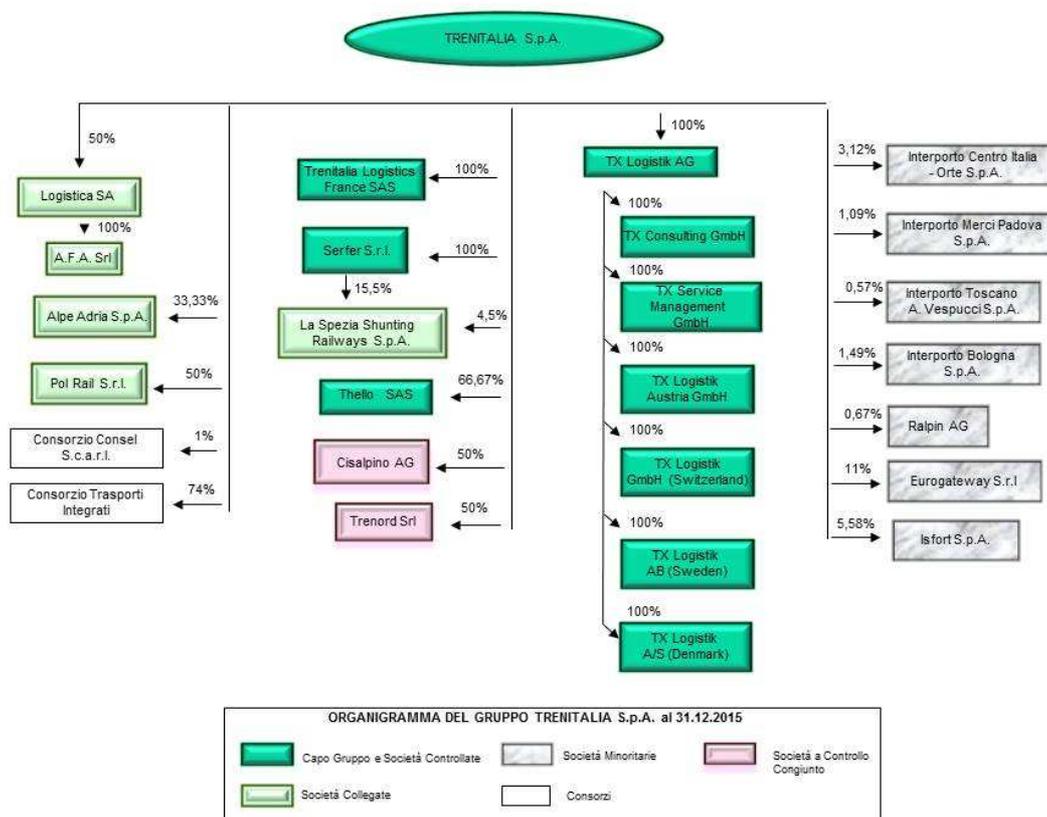
**RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**

Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato.

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

## IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2015 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2015 il portafoglio partecipativo di Trenitalia non ha subito significative variazioni; si segnala con decorrenza 1 luglio 2015 la fusione per incorporazione della società Gestione Servizi Interporto in Interporto di Bologna.

## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2015 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Trenord S.r.l. e Thello S.a.s.

**SERFER S.r.l.***(importi in €/000)*

	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Ricavi operativi	76.599	71.392
Costi	(71.473)	(66.629)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>5.126</b>	<b>4.763</b>
Ammortamenti	(1.134)	(1.107)
Sval. e perdite /riprese di valore	(365)	0
<b>Risultato operativo</b>	<b>3.628</b>	<b>3.656</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(197)	(215)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>3.431</b>	<b>3.441</b>
Imposte sul reddito	(2.074)	(2.451)
<b>Risultato netto</b>	<b>1.357</b>	<b>990</b>

La Società opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di movimentazione, trazione ferroviaria, manutenzione materiale rotabile nonché progettazione, costruzione e manutenzione di raccordi ferroviari.

L'esercizio 2015 ha fatto registrare un incremento dei ricavi operativi complessivi di circa il 7%. Tale effetto deriva dal maggior volume di attività nei principali business della Società, in particolare, la manovra ferroviaria (+11,2%) e il settore costruzione e manutenzione armamento (+57,6%).

L'incremento dei ricavi dell'area Manovra è diretta conseguenza delle sinergie sviluppate con le società del Gruppo che hanno portato nel corso dell'esercizio all'avvio di nuove attività in particolar modo nell'ambito del Trasporto Passeggeri. L'incremento dei ricavi nel settore costruzione e manutenzione armamento è conseguenza soprattutto dell'entrata a regime dell'accordo quadro sottoscritto con Trenitalia S.p.A. per le attività di manutenzioni straordinarie ed ordinarie di armamento, attrezzaggio e impiantistica ferroviaria.

Da evidenziare, infine, la flessione nell'ambito dei servizi di linea (-19,4%) per effetto, in massima parte, della progressiva internalizzazione delle attività da parte dei clienti.

L'incremento dei volumi di attività ha comportato un aumento dei costi operativi del 7%. Nell'ambito del costo del personale l'incremento complessivo dell'8% è dovuto alla crescita del numero delle risorse impiegate, soprattutto nel settore manovra (+9% rispetto al 2014 pari a 70,4 FTE). Tale effetto è stato parzialmente compensato dalla riduzione del costo unitario come effetto mix tra l'entrata a regime degli incrementi contrattuali dovuti all'entrata in vigore del CCNL della Mobilità e le riduzioni derivanti dagli sgravi contributivi previsti dal job Acts per i nuovi assunti.

L'andamento economico della gestione ha consentito di consolidare i positivi risultati già conseguiti nell'esercizio precedente a livello sia di margine industriale (EBITDA Margin 6,7%), sia di risultato operativo (EBIT Margin 4,7%). Il saldo della gestione finanziaria presenta un andamento in miglioramento rispetto al 2014.

Il risultato netto di esercizio risulta in aumento rispetto al 2014 per effetto del minor carico fiscale connesso prevalentemente alla riduzione dell'onere fiscale IRAP derivante dalla possibilità di dedurre dalla base imponibile il costo del personale dipendente con contratto a tempo indeterminato. Tale effetto positivo è parzialmente compensato dall'aumento dell'Ires dovuto all'incremento della base imponibile.

## TX Logistik AG

(importi in €/000)

	2015	2014
Ricavi operativi	239.230	231.609
Costi	(237.516)	(221.918)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>1.714</b>	<b>9.691</b>
Ammortamenti	(2.462)	(1.958)
Sval. e perdite /riprese di valore	(484)	(842)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(1.232)</b>	<b>6.891</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(1.040)	(598)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(2.272)</b>	<b>6.293</b>
Imposte sul reddito	20	(2.315)
<b>Risultato netto</b>	<b>(2.252)</b>	<b>3.978</b>

La società operante nel settore della logistica su scala europea ha sempre ricercato l'obiettivo di proporsi tra i principali operatori ferroviari delle merci in Europa. Il gruppo TX ha proprie filiali e licenze per l'esercizio dell'attività ferroviaria in Germania, Austria, Svizzera, Olanda ed Italia e lavora con partner qualificati per i servizi di trazione in Danimarca, Svezia e Svizzera. In Germania la società ha consolidato la sua posizione di secondo maggior operatore ferroviario nei servizi logistica integrata offrendo al mercato un servizio integrato di leadership in termini di qualità ed innovazione. Nel corso del 2015 la società pur riuscendo a mantenere le quote di mercato, con un lieve incremento del fatturato complessivo (+3%) che però è risentito di una forte concorrenza sui prezzi determinata dall' incumbent nazionale tedesco e dal settore stradale, che riesce a proporsi sul mercato a prezzi sempre più competitivi in conseguenza della forte riduzione del prezzo del gasolio.

Si segnala che a settembre la controllata svedese ha subito la revoca della licenza ferroviaria sulla penisola scandinava a seguito di un audit della competente autorità locale sul trasporto ferroviario, che ha riscontrato alcuni disallineamenti sul processo di gestione del sistema di sicurezza della società; a fronte di tale decisione è stato proposto appello in sede giudiziale, la società è ancora in attesa di pubblicazione della sentenza. La modifica del modello di esercizio, necessaria per continuare a svolgere i traffici internazionali da e verso la penisola scandinava, imposto da tale decisione unita all'esigenza di dover garantire il servizio ai clienti, hanno determinato costi aggiuntivi che hanno significativamente inciso sul risultato finale della società che chiude l'esercizio 2015 con un risultato netto negativo di 2,2 milioni di euro circa. La società ha realizzato una serie di interventi di riorganizzazione dei propri servizi che dovrebbero consentirle di ritornare ad una redditività positiva nel corso del 2016.

**Trenord S.r.l.**

*(importi in €/000)*

	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Ricavi operativi	782.053	747.477
Costi	(719.113)	(688.655)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>62.940</b>	<b>58.821</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(50.901)	(42.961)
<b>Risultato operativo</b>	<b>12.039</b>	<b>15.861</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(2.480)	(3.495)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>9.559</b>	<b>12.365</b>
Imposte sul reddito	(5.679)	(10.152)
<b>Risultato netto</b>	<b>3.880</b>	<b>2.213</b>

La Società, opera nel settore dei servizi per la mobilità delle persone prevalentemente nell'ambito territoriale della Regione Lombardia ovvero nei diversi ambiti territoriali stabiliti dal contratto di servizio, che è stato rinnovato dalla Regione Lombardia il 10 aprile 2015 per il periodo 2015-2020.

Nel corso del 2015 Trenord ha rafforzato ulteriormente il proprio programma d'esercizio, soprattutto per far fronte alla richiesta di servizi supplementari predisposti per l'evento EXPO che si è tenuto tra maggio e ottobre; la produzione è infatti passata da 39,9 a 41,5 mln di treni Km con un aumento pari a circa il 3,9%.

Gli indicatori di performance della qualità di servizio sono in netto miglioramento; le azioni messe in campo nel corso dell'esercizio hanno consentito di passare da un 83,9% medio di puntualità, intera giornata nessuna esclusione, del 2015 ad un 88% medio del mese di gennaio e di febbraio 2016.

Nel 2015 la società registra un Risultato Netto di 3,9 milioni di euro in aumento di 1,7 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi si sono incrementati di 34,6 milioni di euro con un aumento legato soprattutto all'andamento dei ricavi da traffico ferroviario in conseguenza dell'Expo. Il margine operativo lordo è pari a 62,9 milioni di euro, in aumento rispetto al 2014 (+7,5%), mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 12,0 milioni di euro. La consistenza del personale della Società ha raggiunto, alla fine dell'esercizio 2015 le 4.150 unità, 73 in meno rispetto alla chiusura del 2014.

Nello scenario economico di riferimento a valle di EXPO, quella che doveva essere una maggior offerta di servizi provvisoria e legata all'evento, è divenuta, su richiesta della Regione, un'offerta strutturale. Nell'ambito dell'orizzonte di più ampio respiro, così come previsto dal nuovo Contratto di servizio sottoscritto, tale maggiore produzione strutturale sta spingendo la Società ad una ulteriore attenta azione di contenimento dei costi e ad un utilizzo pieno ed efficiente dei fattori della produzione.

**Thello S.a.s.***(importi in €/000)*

	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Ricavi operativi	46.145	30.293
Costi	(49.997)	(30.990)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>(3.852)</b>	<b>(697)</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(175)	(252)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(4.027)</b>	<b>(949)</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	(150)	(64)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(4.177)</b>	<b>(1.013)</b>
Imposte sul reddito	(315)	(353)
<b>Risultato netto</b>	<b>(4.492)</b>	<b>(1.366)</b>

Nel corso dell'esercizio 2015 Thello ha consolidato il mercato della linea notturna Venezia – Parigi e della linea diurna Milano – Marsiglia promuovendo l'offerta di ulteriori due coppie di treni giornalieri tra Nizza e Milano: oggi la società effettua quattro coppie di treni andata e ritorno tra la Francia e l'Italia. In termini di attività commerciale il 2015 è stato un anno difficile: gli attacchi terroristici a Parigi nel mese di gennaio e novembre hanno fortemente influenzato il traffico viaggiatori registrando nel primo trimestre un calo del 15% e di oltre il 30% alla fine dell'anno soprattutto sul collegamento notturno.

La società chiude l'esercizio con un risultato negativo di 4,5 milioni di euro; nel corso del 2016 sono previste nuove campagne di marketing per il rilancio dell'offerta dei collegamenti ferroviari notturni e diurni.

## AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2015 Trenitalia S.p.A. non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio azioni proprie e/o della società controllante, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

## ALTRE INFORMAZIONI

### Indagini e procedimenti giudiziari in corso

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

- Il procedimento penale n. 6305/09, pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, è attualmente in fase dibattimentale.
- Procedimento penale n. 8374/2014 R.G.N.R. – n. 1677/2015 R.G. G.I.P. Tribunale di Ancona; la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ancona ha aperto il procedimento penale a seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 19 ottobre 2013, ad un dipendente della ditta di pulizie ICFP (Immobiliare Cooperativa Facchini Portabagagli) di Ancona che stava utilizzando un carrello lavaggio cassa, nell'area della stazione denominata "platea di lavaggio nord – Scambietti", che si è ribaltato a causa del restringimento della parte finale del marciapiede utilizzato per le operazioni di lavaggio dei treni. In tale procedimento l'ex responsabile della Direzione Regionale Marche è imputato per omicidio colposo, unitamente al responsabile della predetta cooperativa ICFP, mentre alle società Trenitalia S.p.A. ed ICFP viene contestato l'illecito di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il reato di cui all'art. 589 c.p. sarebbe stato commesso, in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro, anche a seguito del comportamento delle Società che avrebbero ottenuto un proprio vantaggio consistente nella maggiore rapidità del lavoro e nelle mancate spese per l'adozione delle misure di prevenzione. Il tribunale in data 9 febbraio 2016 ha pronunciato sentenza di non luogo a procedere, avendo rilevato l'adeguatezza dell'organizzazione della società ai fini del D.Lgs. 231/2001.
- Procedimenti penali per l'ipotesi di reato previsti dal D.Lgd. 81/2008: sono pervenute alcune notifiche di apertura di indagini ai danni dell'ex Amministratore Delegato e di vari dirigenti della società sia dal Tribunale di Torino sia da quello di Roma, in quanto nella loro qualità di datori di lavoro, non avrebbero effettuato nei documenti di valutazione del rischio (DVR) un'analisi completa del rischio da stress lavoro correlato in merito a) agli aspetti relativi alla nuova modalità di assegnazione turni del personale, che oggi avviene tramite il sistema informatico denominato IVU, b) all'introduzione di nuovi strumenti di lavoro (tablet) affidati al personale viaggiante, c) al caso di malore del macchinista che svolge il servizio con il modulo di condotta ad agente unico/solo, d) al caso di malore del Capotreno che, conseguentemente, non riesce a mettersi in contatto con il macchinista. Tutti i procedimenti sono nella fase di indagine preliminare o le stesse si sono appena concluse.
- Procedimento penale n.20765/2014 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze, il procedimento penale riguarda l'incidente d'esercizio (svio) avvenuto il 12 gennaio 2014, durante le operazioni di manovra di materiale rotabile. Nel corso di tale incidente, purtroppo, ha perso la vita un dipendente in servizio come deviatore alla garitta "Deviatore Ingresso Parco Carrozze". Il procedimento,

tuttora in fase di indagine preliminare, vede coinvolti l'ex Amministratore Delegato, nonché altri cinque dirigenti/dipendenti, per l'ipotesi di reato di cui all'art. 589 co. 2 C.P.

- Procedimento penale n. 361/2015 R.G.N.R. Procura della Repubblica di Milano, Il procedimento vede indagati l'ex Amministratore Delegato e un Capotreno per l'ipotesi di reato di cui all'art. 590 C.P. in relazione all'infortunio occorso, nella stazione di Milano C. le, ad una viaggiatrice che, al momento di salire a bordo del treno IC 659 dell'8 maggio 2014, è rimasta incastrata tra le porte del convoglio che si sono chiuse senza alcun preavviso. Il procedimento penale è nella fase delle indagini preliminari. Nel frattempo è intervenuta la transazione, con indennizzo a carico della Compagnia di Assicurazione, con la parte lesa che si è impegnata a rimettere la querela.
- Procedimento penale n. 51238/2013 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Napoli: l'ex Presidente di Trenitalia S.p.A. è indagato per il reato di cui all'art. 317 c.p. in relazione all'aggiudicazione di appalti (inerenti a servizi di pulizia), il procedimento si trova ancora in fase di indagine preliminare.
- Procedimento penale n. 3937/2013 R.G.N.R. e n.2046/2014 R.G. G.I.P. presso Tribunale di Verbania: Il Giudice per le Indagini Preliminari, condividendo le argomentazioni formulate dal Pubblico Ministero ha disposto l'archiviazione del procedimento penale. L'azione era stata attivata a seguito di un infortunio occorso, il 10 novembre 2012, ad un macchinista della Direzione Regionale Piemonte nella stazione di Domodossola che aveva provocato allo stesso delle lesioni con una prognosi di 151 giorni di infortunio.
- Il Procedimento penale 35874/13 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma trae origini da presunte violazioni del D.Lgs 81/2008 connesse alle misure adottate dal 3 agosto 2010 al 24 gennaio 2011 a seguito dell'introduzione del modulo di condotta ad "agente unico/agente solo", per prevenire i rischi connessi ai casi di emergenza e/o primo soccorso che possono insorgere a seguito dell'utilizzazione di un solo macchinista. La Direzione Territoriale del lavoro, avendo constatato il mancato adempimento alle prescrizioni impartite, ha informato la Procura della Repubblica ai fini del ripristino del procedimento penale. I difensori dell'Amministratore Delegato hanno presentato una memoria difensiva con richiesta di ammissione all'oblazione. Il Pubblico Ministero, a seguito del mancato accoglimento da parte del Gip della predetta istanza, ha inviato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari. Il G.I.P. (procedimento n. 27413/2014 R.G. G.I.P.), con provvedimento del 18 giugno 2015, ha rigettato l'ulteriore richiesta di definizione del procedimento mediante pagamento dell'oblazione in considerazione della genericità ed indeterminatezza del capo di imputazione che, di fatto, impedisce agli imputati di esercitare in maniera completa il proprio diritto di difesa e, correlativamente, all'Autorità Giudiziaria di esaminare la richiesta.
- In data 12 marzo 2014, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato l'avvio del procedimento istruttorio PS/4848 - Indennizzi e rimborsi per ritardi e altri disagi nei confronti di Trenitalia - lamentando la presunta violazione della normativa del Codice del Consumo in materia di pratiche commerciali scorrette. Contestualmente alla comunicazione dell'avvio dell'istruttoria l'Autorità ha condotto accertamenti ispettivi presso le sedi di Bologna, Napoli e Bari di Trenitalia.  
Nella comunicazione di avvio del procedimento, sono state contestate alla Società due presunte pratiche commerciali scorrette, quali: i) l'adozione di procedure per il riconoscimento degli indennizzi per il ritardo dei treni della media e lunga percorrenza complicate e dispendiose, volte a scoraggiare le istanze degli utenti; ii) il mancato riconoscimento al viaggiatore che acquisti una soluzione di viaggio composta da più tratte (sia del servizio a media e lunga percorrenza che del trasporto regionale) del c.d. "biglietto globale",

ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 in materia di diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Al fine di pervenire ad una celere chiusura dell'istruttoria, in data 24 aprile 2014, Trenitalia ha presentato all'Autorità proposte di impegni volti a superare le contestazioni avanzate in sede di avvio dell'istruttoria. Nell'adunanza del 12 novembre 2014, l'Autorità ha deliberato l'accoglimento degli impegni proposti da Trenitalia rendendoli obbligatori e ha chiuso il procedimento senza accertare l'infrazione, né applicare alcuna sanzione amministrativa pecuniaria alla società (provvedimento n. 25176, del 12 novembre 2014). In data 13 febbraio 2015 la società ha presentato all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato una relazione dettagliata dello stato di implementazione degli impegni resi obbligatori dall'Autorità, dando seguito all'attuazione di tali misure nel corso del 2015 nel rispetto delle tempistiche indicate.

- In data 12 marzo 2014, l'AGCM ha comunicato a Trenitalia l'avvio del procedimento istruttorio rubricato PS/4656–Sanzioni per irregolarità di viaggio, lamentando la scorrettezza, ai sensi del Codice del Consumo, del sistema di accertamento e sanzione delle irregolarità di viaggio applicato dalla società, con particolare riferimento alla discrezionalità nella determinazione delle ipotesi di irregolarità/mancanza del titolo di viaggio ed all'applicazione di procedure coattive di stampo pubblicitario nella riscossione delle sanzioni, senza possibilità, da parte dei consumatori, di contestare in modo efficace gli importi comminati.

Il procedimento istruttorio è giunto a conclusione con l'adozione da parte dell'Autorità, nell'adunanza del 12 novembre 2014, di una decisione di accertamento della scorrettezza della pratica commerciale contestata, ai sensi degli artt. 20, 24 e 25 del Codice del Consumo, in quanto "idonea a indurre in errore il consumatore circa la natura delle penalità applicate e il titolo in base al quale se ne richiede il pagamento, vestendo di carattere pubblicitario una procedura di regolarizzazione del passeggero che è regolata dalle Condizioni Generali di Trasporto (CGT)" (provvedimento n. 25175 del 12 novembre 2014). Con il citato provvedimento, l'Autorità ha vietato a Trenitalia la continuazione della pratica contestata e ha comminato una sanzione amministrativa pecuniaria pari ad un milione di euro, il cui pagamento è intervenuto in data 9 dicembre 2014. Ritenute l'infondatezza e la lacunosità del percorso accusatorio seguito dall'Autorità nella decisione adottata, Trenitalia il 16 gennaio 2015 ha proposto ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio avverso il provvedimento di condanna, sollevando diversi profili di illegittimità in merito all'operato dell'AGCM, anche in relazione alla fase preliminare di esame degli impegni. Trenitalia ha chiesto, inoltre, la sospensione, in via cautelare, del provvedimento impugnato con riferimento alla diffida dal continuare la pratica contestata.

Con sentenza n. 12179, del 26 ottobre 2015, il TAR per il Lazio, accogliendo i motivi di ricorso di Trenitalia, ha annullato il provvedimento sanzionatorio dell'AGCM n. 25175, del 12 novembre 2014. In particolare, il Giudice ha accolto le argomentazioni proposte nel ricorso, confermando: (i) la legittimità del DPR 753/1980 quale fonte normativa del potere sanzionatorio di Trenitalia, a prescindere dalla natura e dalla veste societaria della stessa; (ii) la non contestabilità della scelta commerciale di prevedere l'obbligo di prenotazione del posto a sedere per i servizi di media e lunga percorrenza, così come definita da Trenitalia. TAR del Lazio ha, tra l'altro, disposto l'integrale revisione della sanzione pecuniaria originariamente comminata in considerazione del contenuto della sentenza. Ad oggi, l'avvio del procedimento di rideterminazione della sanzione pecuniaria non è ancora stato comunicato. Infine, in data 25 gennaio 2016 l'AGCM ha proposto appello avverso la sentenza del TAR Lazio.

- In data 27 maggio 2015, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha concluso il procedimento istruttorio I/759 – avviato lo scorso 5 febbraio 2014 – accertando l'esistenza di un'intesa restrittiva della

concorrenza posta in essere, ai danni di Trenitalia, da alcune imprese. Le condotte contestate si riferiscono alla partecipazione a 24 procedure pubbliche di acquisto indette da Trenitalia per l'approvvigionamento di materiale elettromeccanico per la trazione ferroviaria, nel periodo compreso (almeno) tra marzo 2008 e settembre 2011. In particolare, l'Autorità ha accertato l'esistenza di un'articolata strategia collusiva volta alla ripartizione del mercato ed alla fissazione dei prezzi, che consisteva nella concertazione delle modalità di partecipazione alle procedure pubbliche, al fine di preordinarne gli esiti, mediante continui contatti e scambi di informazioni sensibili; è emerso, inoltre, che l'intesa ha avuto l'effetto di innalzare artificiosamente i prezzi di aggiudicazione delle gare, come dimostrato dal fatto che nelle procedure svoltesi dopo la scoperta del cartello i prezzi di aggiudicazione sono mediamente diminuiti. L'Autorità ha irrogato una sanzione complessivamente pari a circa 2 milioni di euro, ripartita tra le imprese colluse essenzialmente in ragione del ruolo che le stesse hanno avuto nella promozione e gestione del cartello.

Per le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto nel bilancio 2014.

## Casi UE

Per quanto riguarda i casi per i quali la Commissione Europea ha comunicato l'avvio di procedure di indagini, si segnala quanto segue:

- Il 28 marzo 2014 la Commissione europea ha adottato la decisione di aprire un'indagine formale per presunti aiuti di Stato in merito ai trasferimenti di attivi da RFI a FS Logistica e Trenitalia effettuati attraverso quattro operazioni di scissione avvenute tra il 2007 e il 2010 e in relazione alle compensazioni riconosciute dallo Stato italiano a Trenitalia in forza di tre contratti di servizio pubblico merci, succedutisi a partire dal 2000. La decisione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 23 maggio 2014. Nel corso del 2014, sia il Governo italiano sia il Gruppo FS hanno fornito alla Commissione le proprie valutazioni in merito. Nell'anno 2015 non si sono registrati sviluppi di rilievo e l'istruttoria della Commissione è ancora in corso.
- Caso SA 39014 (richiesta informazioni canoni AV), lo scorso 9 luglio 2014 la DG Concorrenza ha trasmesso alle Autorità Italiane una richiesta di informazioni relativa a un'eventuale discriminazione nella determinazione dei canoni AV tra Trenitalia e NTV e un'eventuale sovvenzione incrociata a favore di Trenitalia da RFI attraverso i "dividendi" derivanti dai profitti della gestione della rete AV o altri contratti infra-gruppo. Le Autorità Italiane hanno risposto alle domande lo scorso 28 ottobre 2014. La Commissione ha accolto favorevolmente i chiarimenti forniti dalle Autorità Italiane e dal Gruppo FS e non ha ritenuto di procedere con l'apertura di un'indagine formale.

Per gli altri casi non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto in bilancio 2014.

Con riferimento alle procedure di indagine formale di cui sopra, considerando lo stato preliminare delle stesse e l'assenza di obbligazioni al momento individuabili nei confronti della società, indirettamente partecipe in qualità di terza interessata, si ritiene non ricorrano le condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti in bilancio.

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

Nel 2015 l'Organismo di Vigilanza della Società ha svolto l'attività di vigilanza sul funzionamento e l'osservanza del "Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società", mediante l'analisi e il monitoraggio dei flussi informativi trasmessi dalle strutture societarie e lo svolgimento di verifiche mirate presso alcune aree astrattamente considerate a rischio reato. Le raccomandazioni emerse in esito alle verifiche svolte sono state prontamente prese in carico dalle strutture e, con particolare riferimento, alla necessità di aggiornamento del corpo delle procedure che disciplinano i processi analizzati.

L'Organismo di Vigilanza ha promosso e monitorato le attività di aggiornamento del Modello a seguito dell'introduzione, nel Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231, di ulteriori reati da parte del legislatore, nonché in considerazione delle modifiche organizzative e dei cambiamenti del contesto esterno che hanno caratterizzato le attività a rischio. In esito alle analisi svolte sono stati aggiornati, ove necessario, i reati astrattamente ipotizzabili e le possibili modalità attuative degli stessi, i protocolli (procedure) di prevenzione del rischio di commissione dei reati medesimi, i flussi informativi da inviare all'Organismo di Vigilanza e le strutture organizzative coinvolte nelle attività a rischio.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 23 febbraio 2016, ha approvato il settimo aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Società. Il Modello è pubblicato sul sito intranet aziendale.

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

Le attività svolte per operazioni straordinarie, quali le scissioni, acquisto partecipazioni, sono originate dal Piano Industriale della società approvato dalla Capogruppo. Per le attività gestionali si è ottemperato alle disposizioni contenute nella *Corporate Governance*.

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

I fattori di rischio riportati in precedenza esprimono quali sono gli elementi il cui concorso potrebbe determinare situazioni di modifiche del quadro d'insieme nel quale la società opera. In particolare si segnala come l'evoluzione del quadro regolatorio e normativo, più delle dinamiche tipiche di un mercato competitivo, può generare, in breve tempo, discontinuità il cui effetto oggi non è compiutamente quantificabile ma del quale si può solo evidenziare la rilevanza.

L'incertezza sulla capacità della committenza pubblica nell'adempiere alle obbligazioni assunte nel richiedere prestazioni e nel provvedere al pagamento delle stesse impattano significativamente sui flussi di cassa e sulla redditività. La crisi finanziaria di alcune Regioni, seppur ridotta rispetto al passato, incide negativamente sulla generazione di cassa della Società e sulla sua capacità di garantire gli investimenti previsti. Questi ultimi aspetti sono stati gestiti dalla Società e ricondotti entro limiti più circoscritti. Gli importanti programmi di investimento potranno essere supportati non solo dal mantenimento della redditività dei settori rilevanti ma anche da operazioni di supporto finanziario che dovranno venire dall'azionista.

La società ha messo in campo tutte le azioni per mantenere i profili reddituali che le consentano di generare valore pur nel mutato contesto descritto.

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

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2015, evidenzia un utile netto di 230.043.009,86 euro, che si propone di destinare come segue:

- Riserva Legale pari a 11.502.150,49 euro
- Distribuzione dividendo pari a 34.000.000,00 euro
- Riserva di Utili portati a nuovo pari a 184.540.859,37 euro.

Il dividendo include la quota di utile di competenza distribuito in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 20 della Legge n. 89 del 23 giugno 2014, successivamente modificato dall'art. 10, comma 12, del D.L. 192/2014, convertito in Legge n. 11 del 27 febbraio 2015.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

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

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2015	31.12.2014
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	9.545.306.473	8.751.645.589
Attività immateriali	(7)	138.840.536	126.660.320
Attività per imposte anticipate	(8)	108.492.887	122.294.241
Partecipazioni	(9)	143.110.197	144.168.157
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	1.759.145	479.135
Altre attività non correnti	(11)	17.431.573	18.740.808
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>9.954.940.811</b>	<b>9.163.988.250</b>
Rimanenze	(12)	647.347.379	687.818.959
Crediti commerciali correnti	(13)	2.125.156.462	1.716.274.691
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	14.372.673	9.209.279
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	33.635.498	40.368.611
Crediti tributari	(15)	11.099.693	2.442.620
Altre attività correnti	(11)	260.488.847	55.492.009
<b>Totale attività correnti</b>		<b>3.092.100.552</b>	<b>2.511.606.169</b>
<b>Totale attività</b>		<b>13.047.041.363</b>	<b>11.675.594.419</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	(16)	1.654.464.000	1.654.464.000
Riserve	(16)	211.909.031	208.933.569
Riserva di valutazione	(16)	(186.317.346)	(251.893.733)
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	324.421.518	278.887.744
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	230.043.010	59.509.237
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>2.234.520.214</b>	<b>1.949.900.817</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	4.000.702.652	4.594.861.284
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	918.767.689	1.010.381.476
Fondi rischi e oneri	(19)	140.789.688	108.657.261
Passività per imposte differite	(8)	90.961.063	95.094.679
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	64.707.736	98.693.768
Altre passività non correnti	(21)	22.255.196	63.380.772
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>5.238.184.023</b>	<b>5.971.069.240</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	(17)	1.518.812.634	814.724.224
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	1.479.436	4.008.229
Debiti commerciali correnti	(22)	2.198.472.429	1.660.005.482
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	1.261.246.975	636.177.107
Altre passività correnti	(21)	594.325.652	639.709.320
<b>Totale passività correnti</b>		<b>5.574.337.126</b>	<b>3.754.624.362</b>
<b>Totale passività</b>		<b>10.812.521.149</b>	<b>9.725.693.602</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>13.047.041.363</b>	<b>11.675.594.419</b>

## Conto economico

(Euro)	Note	2015	2014
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(23)	5.308.361.879	5.366.927.824
Altri proventi	(24)	233.980.230	209.792.354
<b>Totale ricavi</b>		<b>5.542.342.110</b>	<b>5.576.720.178</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	(25)	1.894.531.812	1.900.540.149
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(26)	454.393.213	402.053.691
Costi per servizi	(27)	2.021.893.219	2.082.116.605
Costi per godimento beni di terzi	(28)	143.345.882	134.881.022
Altri costi operativi	(29)	54.580.644	47.005.780
Costi per lavori interni capitalizzati	(30)	(453.828.690)	(445.676.645)
<b>Totale costi</b>		<b>4.114.916.080</b>	<b>4.120.920.602</b>
<b>Ammortamenti</b>	(31)	1.007.238.322	958.294.938
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	(32)	15.515.225	209.478.351
Svalutazione di immobilizzazioni		9.728.071	209.001.786
Rettifiche e riprese di valore su crediti		5.787.155	476.565
<b>Accantonamenti</b>	(33)	24.000.000	-
<b>Risultato operativo</b>		<b>380.672.482</b>	<b>288.026.287</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	(34)	18.714.752	8.602.973
Oneri finanziari	(35)	150.570.472	169.336.608
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>(131.855.719)</b>	<b>(160.733.635)</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>248.816.763</b>	<b>127.292.652</b>
Imposte sul reddito	(36)	18.773.753	67.783.415
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>230.043.010</b>	<b>59.509.237</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>230.043.010</b>	<b>59.509.237</b>

## Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	2015	2014
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>230.043.010</b>	<b>59.509.237</b>
<b>Altre componenti di conto economico complessivo</b>			
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo al lordo dell'effetto fiscale:</b>			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)	39.321.092	(84.023.262)
Effetto fiscale utili/(perdite) relativi ai benefici attuariali	(16)	(9.509.276)	22.425.504
<b>Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdite) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni al lordo dell'effetto fiscale:</b>			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)	52.445.925	48.509.681
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(16)	(16.681.354)	(13.340.162)
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>65.576.387</b>	<b>(26.428.240)</b>
<b>Totale conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>295.619.397</b>	<b>33.080.997</b>

## Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio Netto									
(Euro)	Capitale sociale	Riserve				Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve		Riserve di Valutazione					
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
<b>Saldo al 31 dicembre 2013</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>22.774.816</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(125.054.332)</b>	<b>(100.411.162)</b>	<b>(25.606.354)</b>	<b>106.473.558</b>	<b>181.488.615</b>	<b>1.916.819.820</b>
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		9.074.431				<b>9.074.431</b>	172.414.184	(181.488.615)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								59.509.237	<b>59.509.237</b>
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				35.169.518	(61.597.758)	<b>(26.428.240)</b>			<b>(26.428.240)</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2014</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>31.849.247</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(89.884.814)</b>	<b>(162.008.920)</b>	<b>(42.960.163)</b>	<b>278.887.742</b>	<b>59.509.237</b>	<b>1.949.900.817</b>
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi							(11.000.000)		<b>(11.000.000)</b>
Rivalutazione di immobili, impianti e macchinari									
Utile (perdite) relativi a benefici attuariali									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2.975.462				<b>2.975.462</b>	56.533.775	(59.509.237)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								230.043.010	<b>230.043.010</b>
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				35.764.571	29.811.816	<b>65.576.387</b>			<b>65.576.387</b>
<b>Saldo al 31 dicembre 2015</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>34.824.709</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(54.120.243)</b>	<b>(132.197.104)</b>	<b>25.591.686</b>	<b>324.421.517</b>	<b>230.043.010</b>	<b>2.234.520.214</b>

## Rendiconto finanziario

(Euro)	Note	2015	2014
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	(16)	<b>230.043.010</b>	<b>59.509.237</b>
Ammortamenti	(31)	1.007.238.322	958.294.938
Accantonamento fondi per rischi	(19)	52.699.289	21.281.701
Svalutazioni	(6-7-9)	5.484.365	209.007.683
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	(18)	11.674.182	20.336.033
<b>Accantonamenti e svalutazioni</b>		<b>69.857.836</b>	<b>250.625.417</b>
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(24-29)	760.447	(16.463.262)
Variazione delle rimanenze	(12)	40.471.580	(961.049)
Variazione dei crediti commerciali	(13)	(408.881.771)	164.631.113
Variazione dei debiti commerciali	(22)	538.466.947	37.882.922
Variazione delle imposte differite	(8)	(16.522.892)	(20.224.059)
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(15)	(8.657.073)	(1.817.373)
Variazione delle altre passività	(21)	(86.509.244)	(14.002.137)
Variazione delle altre attività	(11)	(203.687.603)	14.907.456
Utilizzi fondi rischi e oneri	(19)	(23.095.655)	(57.185.661)
Pagamento benefici ai dipendenti	(18)	(63.966.874)	(46.204.942)
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa</b>		<b>1.075.517.031</b>	<b>1.328.992.602</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(6)	(1.791.374.789)	(1.040.836.336)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(7)	(57.317.075)	(56.029.142)
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>		<b>(1.848.691.864)</b>	<b>(1.096.865.478)</b>
Contributi-Immobilizzazioni materiali	(6)	13.849.447	17.213.468
<b>Contributi</b>		<b>13.849.447</b>	<b>17.213.468</b>
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	(6)	16.389.239	42.121.343
Disinvestimenti in partecipazioni	(9)	186.899	27.668
<b>Disinvestimenti</b>		<b>16.576.138</b>	<b>42.149.011</b>
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento</b>		<b>(1.818.266.279)</b>	<b>(1.037.502.999)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	(295.379.019)	(279.463.160)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(17)	405.308.798	69.925.684
Variazione delle attività finanziarie	(10)	(6.443.404)	30.250.074
Variazione delle passività finanziarie	(20)	(9.702.108)	(1.616.708)
Dividendi	(16)	(11.000.000)	-
<b>Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria</b>		<b>82.784.267</b>	<b>(180.904.109)</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo</b>		<b>(659.964.981)</b>	<b>110.585.494</b>
Disponibilità liquide a inizio periodo		(551.265.079)	(661.850.573)
Disponibilità liquide a fine periodo		(1.211.230.060)	(551.265.079)
C/C Intersocietario	(20)	(1.244.865.558)	(591.633.690)
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(14)</b>	<b>33.635.498</b>	<b>40.368.610</b>

---

## NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

### 1. Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - IAS e *International Financial Reporting Standards* - IFRS) emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'*IFRS Interpretations Committee* (IFRIC) e dallo *Standing Interpretations Committee* (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). Occorre segnalare che Trenitalia S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio di esercizio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili OIC").

### 2. Società

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

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

Il Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2016 ha approvato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015 autorizzandone la pubblicazione e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dalla legge. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data 26 aprile 2016, entro i termini previsti dalla legge e sarà depositato nei termini. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

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

La società KPMG S.p.A. è incaricata della revisione legale dei conti.

### 3. Criteri di redazione del bilancio

Come precedentemente indicato, il bilancio di esercizio è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS; in particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

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

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

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

Il presente bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 "Gestione dei rischi finanziari".

Il bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del *fair value*.

### 4. Principi contabili applicati

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

#### **Immobili, impianti e macchinari**

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che

richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'attivo patrimoniale.

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

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

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo sono rivisti e aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni non sono ammortizzati.

Le aliquote di ammortamento e le vite utili utilizzate sono le seguenti:

<b>Categoria</b>	<b>Aliquota di Ammortamento</b>	<b>Vita Utile</b>
<b>Materiale rotabile</b>		
- Componenti da ripristinare	15,4% - 20%	5-6½ anni
- Componenti ad usura	15,4% - 20%	5-6½ anni
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%	12½ anni
- Restyling/Sicurezza Trainato	10%	10 anni
- Componente base	3,3% - 4,3%	23-30 anni
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	15,4% - 20%	5-6½ anni
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi revamping)	5,5%	18 anni
<b>Terreni e fabbricati</b>		
- Terreni patrimoniali	-	
- Terreni strumentali	-	
- Fabbricati industriali e costruzioni leggere	2%	50 anni
- Manutenzione incrementativa fabbricati industriali	5%	20 anni
- Migliorie su beni di terzi	20%	5 anni
<b>Impianti industriali</b>		
- Impianti di officina	5%	20 anni
- Manutenzione incrementativa Impianti di officina	10%	10 anni

<b>Attrezzatura industriale</b>		
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%	13 anni
- Macchinari e attrezzatura	10%	10 anni
- Mezzi di carico	10%	10 anni
- Impianti di comunicazione	25%	4 anni
<b>Altri beni</b>		
- Autoveicoli	20% - 25%	4-5 anni
- Mobili e arredi	12%	8 anni
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%	8 anni
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%	5 anni
- Telefoni cellulari	20%	5 anni
- Impianti specifici	12%	8 anni
- Impianti generici	8%	12½ anni
- Attrezzatura varia e minuta	12%	8 anni
- Apparecchiatura sanitaria	12,5%	8 anni
- Migliorie su beni di terzi	20%	5 anni

### **Attività immateriali**

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (a eccezione delle Attività immateriali a vita utile indefinita) per le quali non viene calcolato l'ammortamento e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della società sono identificabili le seguenti principali immobilizzazioni immateriali:

#### *(a) Concessioni, licenze e marchi*

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

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

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

#### *(b) Costi di ricerca e sviluppo*

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

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

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

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

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

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

<b>Categoria</b>	<b>Aliquota di Ammortamento</b>	<b>Vita Utile</b>
- Costi di sviluppo	20%	5 anni
- Software	20%	5 anni

#### **Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali**

##### *i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita*

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

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori, si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (*Impairment test*), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a

conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il *fair value*, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla *cash generating unit* cui tale attività appartiene.

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

### **Partecipazioni in controllate, collegate e a controllo congiunto e altre partecipazioni**

Le partecipazioni in imprese controllate, collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo rettificato per le perdite durevoli di valore.

Le partecipazioni detenute dall'impresa, non di controllo né di collegamento, che non siano quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulti attendibile sono valutate, comunque, al costo.

Nel caso di partecipazioni valutate al costo, si procede ad una svalutazione con impatto al conto economico laddove siano individuate perdite durevoli di valore. Qualora vengano meno le cause che hanno indotto la svalutazione è necessario ripristinare il valore fino alla concorrenza, al massimo, del costo originario. Tale ripristino viene iscritto a conto economico.

### **Strumenti finanziari**

La Società classifica le attività finanziarie nelle seguenti categorie:

- attività finanziarie con contropartita al conto economico;
- crediti e finanziamenti;
- attività finanziarie detenute fino a scadenza;
- attività finanziarie disponibili per la vendita.

Il *management* determina la classificazione delle stesse al momento della loro prima iscrizione.

#### *(a) Attività finanziarie con contropartita al conto Economico*

Tale categoria include le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati, per i quali si rimanda al paragrafo successivo, e le attività designate come tali al momento della loro

iscrizione. Il *fair value* di tali strumenti viene determinato facendo riferimento al valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione: nel caso di strumenti non quotati lo stesso viene determinato attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate. Le variazioni di *fair value* degli strumenti appartenenti a tale categoria vengono immediatamente rilevate a conto economico.

La classificazione tra corrente e non corrente riflette le attese del *management* circa la loro negoziazione: sono incluse tra le attività correnti quelle il cui realizzo è atteso entro i 12 mesi o quelle identificate come detenute a scopo di negoziazione.

*(b) Crediti e finanziamenti*

In tale categoria sono incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali sono attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività sono inizialmente rilevate al *fair value* e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso di interesse effettivo. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'*impairment*. Tali attività sono classificate come attività correnti, salvo che per le quote con scadenza superiore ai 12 mesi, che vengono incluse tra le attività non correnti.

*(c) Attività finanziarie detenute fino a scadenza*

Tali attività, valutate al costo ammortizzato, sono quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si ha l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa. Sono classificate tra le attività correnti quelle la cui scadenza contrattuale è prevista entro i 12 mesi successivi. Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso *impairment test* sono rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi vengano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività viene ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato se non fosse stato effettuato l'*impairment*.

*(d) Attività finanziarie disponibili per la vendita*

In tale categoria sono incluse le attività finanziarie, non rappresentate da strumenti derivati, designate appositamente come rientranti in tale voce o non classificate in nessuna delle precedenti voci. Tali attività sono valutate al *fair value*, quest'ultimo determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di bilancio o delle situazioni infrannuali o attraverso tecniche e modelli di valutazione finanziaria, rilevandone le variazioni di valore con contropartita in una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva per attività disponibili per la vendita"). Tale riserva viene riversata a conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria viene effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenzia che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non potrà essere recuperata. La classificazione quale attività corrente o non corrente dipende dalle intenzioni del *management* e dalla reale negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate tra le attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

Qualora vi sia una obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività viene ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le variazioni di valore negative precedentemente rilevate nella riserva di patrimonio netto vengono riversate a conto economico. La perdita di valore precedentemente contabilizzata è ripristinata nel caso in cui vengano meno le circostanze che ne avevano comportato la rilevazione applicabile solo a strumenti finanziari non rappresentativi di *equity*.

### **Derivati**

Gli strumenti derivati sono sempre considerati come attività detenute a scopo di negoziazione e valutati a *fair value* con contropartita a conto economico, salvo il caso in cui gli stessi si configurino come efficaci strumenti di copertura di un determinato rischio relativo a sottostanti attività o passività o impegni assunti dalla società.

In particolare la società utilizza strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla Nota [●].

L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali) ed è misurata comparando le variazioni di *fair value* dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (*dollar offset ratio*) o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

#### *Fair value hedge*

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *fair value hedge* e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di *fair value* delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

#### *Cash flow hedge*

Le variazioni di *fair value* dei derivati designati come *cash flow hedge* e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto ("riserva da *cash flow hedge*"), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di *fair value* riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della "riserva da *cash flow hedge*" a essa relativa viene immediatamente riversata a conto economico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di "riserva da *cash flow hedge*" a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come *cash flow hedge* è cessata prospetticamente.

#### *Determinazione del fair value*

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate.

Le attività e passività finanziarie valutate al *fair value* sono classificate nei tre livelli gerarchici di seguito descritti, in base alla rilevanza delle informazioni (input) utilizzate nella determinazione del *fair value* stesso. In particolare:

Livello 1: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base dei prezzi quotati (non rettificati) in mercati attivi per attività o passività identiche a cui la Società può accedere alla data di valutazione;

Livello 2: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di input diversi da prezzi quotati di cui al Livello 1 ma osservabili direttamente o indirettamente;

Livello 3: attività e passività finanziarie il cui *fair value* è determinato sulla base di dati di input non osservabili.

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

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

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

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

#### **Rimanenze**

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

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

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

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

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

### **Benefici ai dipendenti**

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

#### *TFR e altri benefici ai dipendenti*

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

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

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

natura di piani a prestazioni definite. Il TFR comprende anche il Fondo Indennità di buonuscita dovuto al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.

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

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro. Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

### **Fondi rischi e oneri**

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

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

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

### **Ricavi**

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

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

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

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

**Contributi pubblici**

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

*i) Contributi in conto impianti*

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

*ii) Contributi in conto esercizio*

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

**Dividendi**

Sono rilevati a conto economico quando sorge il diritto degli azionisti a ricevere il pagamento che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli azionisti della società viene rappresentata come movimento del patrimonio netto e registrata come passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli azionisti.

**Riconoscimento dei costi**

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

### **Imposte sul reddito**

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile della società e in conformità alle vigenti normative fiscali. Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

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

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

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

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

### **Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione**

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

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

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

vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

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

### **Principi contabili di recente emissione**

#### **Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione**

##### **IFRIC 21 – Tributi**

In data 20 maggio 2013 lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 – "Tributi", la quale costituisce un'interpretazione dello IAS 37 – "Accantonamenti, passività ed attività potenziali". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.634 del 13 giugno 2014. L'IFRIC 21 chiarisce quando un'entità deve rilevare una passività per il pagamento di tributi imposti dal governo, ad eccezione di quelli già disciplinati da altri principi (es. IAS 12 – Imposte sul reddito). Uno dei requisiti richiesti dallo IAS 37 per l'iscrizione di una passività è rappresentato dall'esistenza di un'obbligazione attuale in capo alla società quale risultato di un evento passato (fatto vincolante). L'interpretazione chiarisce che il fatto vincolante, che dà origine ad una passività per il pagamento del tributo, risiede nella normativa di riferimento dalla quale scaturisce il pagamento dello stesso.

L'IFRIC 21 è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 17 giugno 2014 o successivamente.

L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa, effetti significativi nel presente bilancio.

##### **IAS 19 – Benefici ai dipendenti - Emendamento**

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 – "Benefici ai dipendenti", intitolati "Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti". Tali documenti sono stati adottati dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/29 del 17 dicembre 2014, con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti.

Tali emendamenti sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione dell'emendamento agli IFRS non ha comportato effetti significativi nel presente bilancio.

##### ***Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle***

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*", adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2015/28 del 17 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di "condizione di maturazione" ("vesting condition") definendo separatamente i concetti di "condizione di conseguimento di risultati" ("performance condition") e di "condizione di permanenza" ("service condition");
- le modifiche all'IFRS 3 chiariscono che la classificazione come passività finanziaria o come patrimonio netto di un'obbligazione a pagare un corrispettivo potenziale, che rispetta la definizione di strumento

finanziario, deve avvenire in accordo alle definizioni di passività finanziaria e strumento rappresentativo di capitale dello IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio; e che i cambiamenti di fair value di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un "measurement period adjustment" e non sia stato classificato come patrimonio netto, devono essere rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio;

- le modifiche all'IFRS 8 richiedono all'entità di fornire una breve descrizione dei settori operativi che sono stati aggregati, secondo quali criteri e gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati hanno caratteristiche economiche similari;
- la modifica allo IAS 24 varia la definizione di "parte correlata" per includere le "entità dirigenti" ("management entities") cioè quelle entità (o un qualsiasi membro di un gruppo a cui appartiene) che forniscono servizi di direzione con responsabilità strategiche all'entità che redige il bilancio o alla sua controllante e, per le quali, l'entità che redige il bilancio deve indicare l'ammontare delle spese sostenute per la prestazione di servizi di direzione con responsabilità strategiche e non ha, invece, l'obbligo di indicare i corrispettivi pagati o dovuti dalla "management entity" ai propri amministratori o dipendenti, come sarebbe richiesto dallo IAS 24.17;
- le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione dei miglioramenti agli IFRSs, ove applicabili, non ha comportato effetti significativi nel presente bilancio.

#### ***Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle***

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*", adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1361 del 18 dicembre 2014, apportando le seguenti modifiche ai principi:

- la modifica all'IFRS 3 ha chiarito che tale principio non si applica nel bilancio di un accordo a controllo congiunto (joint venture o joint operation), al momento della sua costituzione. Tale esclusione, prima della modifica, era limitata alla sola costituzione delle joint venture;
- la modifica all'IFRS 13 ha chiarito che la "portfolio exception" è applicabile alle attività e passività finanziarie gestite sulla base dell'esposizione netta al rischio di mercato e al rischio di credito, se tali strumenti finanziari, pur non rispettando la definizione dello IAS 32, rientrano nell'ambito di applicazione dello IAS 39;

- le modifiche allo IAS 40 hanno chiarito che un'entità deve valutare se l'immobile acquistato è un investimento immobiliare o un immobile a uso del proprietario in base allo IAS 40 e poi deve valutare separatamente se l'acquisizione di un investimento immobiliare rappresenta l'acquisizione di un business o di un gruppo di attività.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2015 o successivamente.

L'applicazione dei miglioramenti agli IFRSs, ove applicabili, non ha comportato effetti significativi nel presente bilancio.

### **Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di recente omologazione da parte dell'Unione Europea ma non ancora applicati**

#### **IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto - Emendamenti**

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2173 del 24 novembre 2015. Le modifiche prevedono nuovi orientamenti sulla contabilizzazione delle acquisizioni di interessenze in attività a controllo congiunto che costituiscono una attività aziendale.

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2016. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

#### **IAS 16 - Immobili impianti e macchinari - IAS 38 - Attività immateriali - Emendamenti**

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation (Amendments to IAS 16 and IAS 38)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2231 del 2 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono che un metodo di ammortamento basato sui ricavi generati dall'*asset* (c.d. *revenue-based method*) non è ritenuto appropriato in quanto riflette esclusivamente il flusso di ricavi generati da tale *asset* e non, invece, la modalità di consumo dei benefici economici incorporati nell'*asset*.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio tuttavia non si prevede che tali emendamenti avranno effetti significativi.

#### **IAS 27 – Bilancio separato - Emendamenti**

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato "*Equity Method in Separate Financial Statements (Amendments to IAS 27)*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2441 del 18 dicembre 2015. Le modifiche permettono alle entità di applicare il metodo del patrimonio netto, descritto nello IAS 28 Partecipazioni in società collegate e *joint venture*, per contabilizzare nei rispettivi bilanci separati le partecipazioni in controllate, in *joint venture* e in società collegate.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

#### **Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle**

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2343 del 15 dicembre 2015. Le

modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti IAS/IFRS: IFRS 5 *Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosure*, IAS 19 *Employee Benefits* e IAS 34 *Interim Financial Reporting*.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

#### **IAS 1 – Presentazione del bilancio - Emendamenti**

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Disclosure Initiative*" (*Amendments to Ias 1*). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2406 del 18 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono alcuni aspetti inerenti la *disclosure*. L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Tali modifiche sono applicabili dal 1° gennaio 2016 o successivamente. E' in corso di analisi, da parte della società, la valutazione degli impatti futuri che potranno eventualmente riflettersi sul bilancio.

#### **Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea**

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei seguenti principi contabili ed emendamenti. La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul bilancio è in corso di analisi.

#### **IFRS 14 - Regulatory Deferral Accounts**

Il 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 14 "*Regulatory Deferral Accounts*", l'*interim standard* relativo al progetto *Rate-regulated activities*. L'IFRS 14 consente solo a coloro che adottano gli IFRS per la prima volta di continuare a rilevare gli importi relativi alla *rate regulation* secondo i precedenti principi contabili adottati. Al fine di migliorare la comparabilità con le entità che già applicano gli IFRS e che non rilevano tali importi, lo *standard* richiede che l'effetto della *rate regulation* debba essere presentato separatamente dalle altre voci. Si precisa che ad oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'*Endorsement Process* in attesa della emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

#### **IFRS 9 – Financial instruments**

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Il documento accoglie i risultati delle fasi relative a classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, e *hedge accounting*, del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39. Il nuovo principio sostituisce le precedenti versioni dell'IFRS 9. Com'è noto, lo IASB ha iniziato nel 2008 il progetto volto alla sostituzione dell'IFRS 9 ed ha proceduto per fasi. Nel 2009 ha pubblicato la prima versione dell'IFRS 9 che trattava la valutazione e la classificazione delle attività finanziarie; successivamente, nel 2010, sono state pubblicate le regole relative alle passività finanziarie e alla *derecognition*. Nel 2013 l'IFRS 9 è stato modificato per includere il modello generale di *hedge accounting*. A settembre 2015 l'EFRAG ha completato il suo *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice* che è poi stato presentato alla Commissione Europea.

L'*endorsement advice* raccomanda che tutte le società applichino l'IFRS 9 a partire dal 2018, consentendo l'applicazione facoltativa per il settore assicurativo.

#### **IFRS 10 – Consolidated financial statements - IAS 28 – Investments in associates and joint venture - Emendamenti**

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Sales or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)*", con lo scopo di risolvere un conflitto tra lo IAS 28 e l'IFRS 10. Secondo lo IAS 28, l'utile o la perdita risultante dalla cessione o conferimento di un *non-monetary asset* ad una *joint venture* o collegata in cambio di una quota nel capitale di quest'ultima è limitata alla quota detenuta dagli altri investitori estranei alla transazione. Al contrario, il principio IFRS 10 prevede la rilevazione dell'intero utile o perdita nel caso di perdita del controllo, anche se l'entità continui a detenere una quota non di controllo nella società, includendo in tale fattispecie anche la cessione o conferimento di una società controllata ad una *joint venture* o collegata. Le modifiche introdotte prevedono che in una cessione/conferimento di *asset* o società controllata ad una *joint venture* o collegata, la misura dell'utile o della perdita da rilevare nel bilancio della cedente/conferente dipenda dal fatto che gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti costituiscano o meno un *business*, come definito dal principio IFRS 3. Nel caso in cui gli *asset* o la società controllata ceduti/conferiti rappresentino un *business*, l'entità deve rilevare l'utile o la perdita sull'intera quota in precedenza detenuta; mentre, in caso contrario, deve rilevare la quota di utile o perdita relativa alla quota ancora detenuta dall'entità che deve essere eliminata.

Si precisa che a dicembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* che differisce a tempo indeterminato l'entrata in vigore delle modifiche all'IFRS 10 e IAS 28.

#### **IFRS 10 – Consolidated financial statements - IFRS 12 – Disclosure of interests in other entities - IAS 28 – Investments in associates and joint venture - Emendamenti**

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Investment Entities: Applying the Consolidation Exception (Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28)*". L'emendamento ha l'obiettivo di chiarire tre questioni legate al consolidamento di una *investment entity*. A luglio 2015 l'EFRAG ha completato il suo *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice*.

#### **IFRS 15 - Revenue from Contracts with Customers ed Emendamenti**

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard "Revenue from Contracts with Customers"*. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 Revenue e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello *standard* di un anno, fissandola al 1° gennaio 2018. E' comunque consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista nel secondo trimestre del 2016.

**IFRS 16 – Lease**

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. L'IFRS 16 si applica a partire dal 1 gennaio 2019. Il nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione.

E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. La conclusione del *due process* da parte dell'EFRAG è prevista nella seconda metà del 2016.

**IAS 12 – Income tax - Emendamenti**

Il 19 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12 *Income Tax*. Il documento "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12)*" mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al *fair value*. Le modifiche si applicano a partire dal 1 gennaio 2017. E' consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista a fine 2016.

**IAS 7 – Statement of Cash Flows - Emendamenti**

Il 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 *Statement of cash flows*. Il documento *Disclosure initiative (Amendments to IAS 7)* ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e a risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori. Le modifiche si applicano a partire dal 1 gennaio 2017. L'omologazione da parte della UE è prevista a fine 2016.

**Uso di stime e valutazioni**

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

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

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

**i) Riduzione di valore delle attività**

Gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali con vita utile definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando

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

#### **ii) Ammortamenti**

Il costo degli immobili, impianti e macchinari, e delle attività immateriali a vita utile definita è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata; essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. La società valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

#### **iii) Fondi rischi e oneri**

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

#### **iv) Imposte**

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

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

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

#### **vi) Settori operativi**

Alla data del presente bilancio la Società non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato e rientra nel perimetro di consolidamento del Gruppo FS Italiane che, in ottemperanza all'IFRS 8 paragrafo 2 b, fornisce nelle Note esplicative al Bilancio Consolidato informazioni sui settori operativi.

## 5. Gestione dei rischi finanziari

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

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

### Rischio di credito

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

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

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

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

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

<b>(Euro)</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Crediti commerciali correnti	2.423.558	1.976.490
Fondo svalutazione	(298.401)	(260.216)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.125.156</b>	<b>1.716.275</b>
Altre attività correnti	41.336	56.046
Fondo svalutazione	(1.119)	(2.015)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>40.217</b>	<b>54.031</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.759	479
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.759</b>	<b>479</b>
Altre attività non correnti	16.867	18.176
Fondo svalutazione		
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>16.867</b>	<b>18.176</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>33.635</b>	<b>40.369</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	14.373	9.209
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>14.373</b>	<b>9.209</b>
Crediti commerciali non correnti		
Fondo svalutazione		
<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Contratti di costruzione	-	-
Fondo svalutazione		
<b>Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.232.008</b>	<b>1.838.539</b>

La tabelle seguenti riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte, in valore assoluto ed in valore percentuale, esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

<b>(Euro)</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.675.060	1.307.597
Clienti ordinari	176.862	146.587
Istituti finanziari	-	-
Altri debitori	346.450	343.987
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>2.198.373</b>	<b>1.798.171</b>
	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	76,20%	72,72%
Clienti ordinari	8,05%	8,15%
Istituti finanziari	0,00%	0,00%
Altri debitori	15,76%	19,13%
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

La società, in considerazione della tipologia di attività, annovera tra i suoi crediti i corrispettivi dei contratti di servizio verso le Regioni e lo Stato ed i crediti verso clienti ordinari che in misura preponderante sono originati dal rapporto con la clientela Cargo. La tipologia dei crediti della Società nella sostanza è, quindi, in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di

insolvenza del creditore attraverso la valutazione del grado di affidamento, in particolare per i grandi clienti Cargo e per le agenzie di viaggio. Per alcuni casi la possibilità di eccedere oltre il limite di fido è dato solo alle società che rilasciano adeguate coperture fidejussorie. Pertanto il rischio di credito, rappresentato dall'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni da parte dei propri debitori, è sensibilmente ridotto.

La seguente tabella fornisce una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2015 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

31.12.2015						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	470.724	484.345	259.888	368.229	108.748	1.691.934
Fondo Svalutazione	(3.901)			(5.210)	(7.763)	(16.874)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>466.823</b>	<b>484.345</b>	<b>259.888</b>	<b>363.019</b>	<b>100.985</b>	<b>1.675.060</b>
Clienti ordinari (lordo)	126.804	54.407	24.380	64.272	166.873	436.735
Fondo Svalutazione	(1.190)	(15.199)	(19.762)	(59.686)	(164.036)	(259.873)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>125.613</b>	<b>39.208</b>	<b>4.618</b>	<b>4.586</b>	<b>2.837</b>	<b>176.862</b>
<b>Istituti finanziari</b>						-
Altri debitori (lordo)	196.599	64.419	26.567	68.941	12.699	369.224
Fondo Svalutazione	(6)			(11.745)	(11.023)	(22.774)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>196.593</b>	<b>64.419</b>	<b>26.567</b>	<b>57.196</b>	<b>1.676</b>	<b>346.450</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>789.029</b>	<b>587.972</b>	<b>291.073</b>	<b>424.801</b>	<b>105.498</b>	<b>2.198.373</b>

31.12.2014						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	670.706	187.385	213.069	252.869		1.324.029
Fondo Svalutazione	(3.901)			(12.532)		(16.433)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>666.805</b>	<b>187.385</b>	<b>213.069</b>	<b>240.337</b>	-	<b>1.307.597</b>
Clienti ordinari (lordo)	123.738	27.131	194.789	23.071		368.729
Fondo Svalutazione	(1.148)	(9.008)	(192.375)	(19.610)		(222.142)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>122.590</b>	<b>18.123</b>	<b>2.414</b>	<b>3.461</b>	-	<b>146.587</b>
<b>Istituti finanziari</b>						-
Altri debitori (lordo)	256.067	38.670	6.314	66.010	581	367.642
Fondo Svalutazione	(2.021)			(21.634)		(23.655)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>254.046</b>	<b>38.670</b>	<b>6.314</b>	<b>44.376</b>	<b>581</b>	<b>343.987</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.043.441</b>	<b>244.178</b>	<b>221.798</b>	<b>288.173</b>	<b>581</b>	<b>1.798.171</b>

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni, pari complessivamente a 1.675 milioni di euro, sono prevalentemente riferiti a crediti verso le Regioni e verso il Ministero dell'Economia e Finanza per contratto di Servizio, di cui circa il 34% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso le Regioni Campania (circa 174,3 milioni di euro), Valle d'Aosta (100 milioni), Sicilia (83 milioni di milioni) e verso il MEF (circa 532 milioni di euro). Si precisa che nella ripartizione dello scaduto è incluso anche il credito per fatture da emettere verso MEF e verso le Regioni Valle d'Aosta e Sicilia, tenuto conto che le prestazioni sono state già rese e rendicontate ma si è in attesa dell'attivazione, da parte di tali Enti, di idonee procedure che ne permettono la fatturazione e la conseguente loro relativa liquidazione.

### Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. Come espresso nella relazione sulla gestione la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato e le Regioni che non sono stati incassati nei

tempi dovuti. La seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato e delle Regioni consente comunque alla Società di gestire le esigenze finanziarie.

La Società ha linee di credito *committed* ed *uncommitted* messe a disposizione dalla Capogruppo per far fronte alle esigenze di liquidità e partecipa al sistema di *cash pooling* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31/12/2015	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	1.446.652	1.476.071	178.917	178.597	357.274	424.801	336.482
Finanziamenti da soci	4.072.863	4.302.241	1.154.345	25.876	49.032	2.006.611	1.066.377
Passività finanziarie	1.244.866	1.244.866	1.244.866	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.764.381</b>	<b>7.023.178</b>	<b>2.578.128</b>	<b>204.473</b>	<b>406.306</b>	<b>2.431.412</b>	<b>1.402.859</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>2.198.472</b>	<b>2.198.472</b>	<b>2.198.472</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>81.089</b>	<b>81.806</b>	<b>31.336</b>	<b>15.195</b>	<b>21.624</b>	<b>12.023</b>	<b>1.628</b>
<b>31/12/2014</b>							
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	1.801.480	1.846.402	181.395	180.853	361.165	659.037	463.952
Finanziamenti da soci	3.608.106	3.877.439	452.371	28.460	578.869	1.079.149	1.738.590
Passività finanziarie	591.634	591.634	591.634	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.001.220</b>	<b>6.315.475</b>	<b>1.225.400</b>	<b>209.313</b>	<b>940.034</b>	<b>1.738.186</b>	<b>2.202.542</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.660.005</b>	<b>1.660.005</b>	<b>1.660.005</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>143.237</b>	<b>143.194</b>	<b>51.503</b>	<b>32.061</b>	<b>35.650</b>	<b>20.102</b>	<b>3.878</b>

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro i 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i 5 anni:

31/12/2015	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Finanziamenti da banche	1.446.652	354.777	765.208	326.667
Finanziamenti da Soci	4.072.863	1.164.035	1.924.208	984.620
Passività finanziarie	1.244.866	1.244.866	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.764.381</b>	<b>2.763.678</b>	<b>2.689.416</b>	<b>1.311.287</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>2.198.472</b>	<b>2.198.472</b>	-	-
<b>31/12/2014</b>				
31/12/2014	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Finanziamenti da banche	1.801.480	355.021	996.459	450.000
Finanziamenti da Soci	3.608.106	459.703	1.521.340	1.627.063
Passività finanziarie	591.634	591.634	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.001.220</b>	<b>1.406.358</b>	<b>2.517.799</b>	<b>2.077.063</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.660.005</b>	<b>1.660.005</b>	-	-

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

### Rischio di mercato

La società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse e in modo minore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti. Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettagliati.

### Rischio di tasso d'interesse

La società è esposta principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile.

L'obiettivo comune delle *policy* di Gruppo adottate dalla Società si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito.

In attuazione delle *policy* di Gruppo, la società utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*.

E' stata definita una policy di gestione del rischio di tasso. La policy consiste nella:

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

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

L'implementazione della strategia ha consentito alla Società di mantenere il costo del debito di medio lungo termine, comprensivo dello spread di credito, al di sotto del 3% negli ultimi 5 esercizi. Nel corso del 2015 il costo *all-in* dell'indebitamento a medio lungo termine della società si è attestato al di sotto del 2,4%.

Al 31 dicembre 2015 circa il 40% dell'indebitamento a medio lungo termine è a tasso fisso ovvero coperto fino alla scadenza dell'operazione.

Con riferimento alla residuale porzione di debito non coperta fino a scadenza, sono attualmente in essere operazioni di *hedging* di durata triennale e con efficacia a partire dal secondo semestre del 2015 e fino al secondo semestre del 2018. Tali coperture sono state realizzate nel secondo semestre del 2015 via *Interest Rate Swap* bloccando il costo del debito inclusivo dello spread mediamente al di sotto dello 0,5% garantendo la sostanziale predeterminazione del costo del debito nel prossimo triennio.

L'indebitamento a breve termine è tipicamente a tasso variabile e parametrizzato ad indici benchmark del mercato monetario.

Il profilo di indebitamento di Trenitalia, incluso l'indebitamento a breve termine, e le coperture ad esso associato sono esposti nelle seguenti tabelle.

La tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	6.083.790	6.214.381	3.044.332	358.177	1.512.713	1.299.159
Tasso fisso	680.591	808.806	38.277	48.129	618.700	103.700
<b>Saldo al 31 dicembre 2015</b>	<b>6.764.381</b>	<b>7.023.187</b>	<b>3.082.609</b>	<b>406.306</b>	<b>2.131.413</b>	<b>1.402.859</b>
Tasso variabile	5.328.962	5.488.199	1.408.174	903.099	1.640.971	1.535.955
Tasso fisso	672.258	827.275	26.539	36.935	97.214	666.587
<b>Saldo al 31 dicembre 2014</b>	<b>6.001.220</b>	<b>6.315.474</b>	<b>1.434.713</b>	<b>940.034</b>	<b>1.738.185</b>	<b>2.202.542</b>

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo le operazioni di copertura degli strumenti derivati che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2015	31.12.2014
<b>Prima della copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	89,94%	88,80%
Tasso fisso	10,06%	11,20%
<b>Dopo la copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	31,79%	13,19%
Tasso variabile protetto	11,32%	60,20%
Tasso fisso	56,89%	26,61%

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

Si riporta di seguito una *sensitivity analysis* che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari qualora si fosse verificata una variazione, in aumento o in diminuzione, di 50 basis point dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2015:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	16.998	(13.356)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura	(17.108)	17.134
<b>Totale</b>	<b>(110)</b>	<b>3.778</b>

Si osserva come le variazioni ipotizzate possano avere incidenza sul debito e sulla riserva di patrimonio netto.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair value</i> derivati di copertura	37.236	(38.324)
<b>Totale</b>	<b>37.236</b>	<b>(38.324)</b>

### Rischio di cambio

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

In particolare, si segnala che la Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 81 milioni, derivanti dall'acquisizione degli assets della società Cisalpino AG in liquidazione, come riportato nella tabella sottostante:

	31/12/2015		31/12/2014	
	Controvalore EUR	CHF	Controvalore EUR	CHF
Debiti verso società del Gruppo	74.758	81.000	67.365	81.000
<b>Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale</b>	<b>74.758</b>	<b>81.000</b>	<b>67.365</b>	<b>81.000</b>
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
<b>Esposizione netta</b>	<b>74.758</b>	<b>81.000</b>	<b>67.365</b>	<b>81.000</b>

La decisione di non sostenere il cambio EUR/CHF a 1,20 presa dalla Banca Centrale Svizzera nel corso del mese di gennaio 2015 ha determinato un marcato apprezzamento del franco svizzero; conseguentemente la Società è esposta a potenziali perdite su cambi dovute ad un incremento del controvalore in Euro di tale indebitamento il cui effetto si evince dalla tabella di cui sopra.

### Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire rendimenti all'azionista e benefici agli altri portatori di interesse. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.

### Attività e passività finanziarie per categoria

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

<b>31 dicembre 2015</b>	<b>Crediti e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>di cui Derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.759		
Altre attività non correnti	17.432		
Crediti commerciali correnti	2.125.156		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	14.373		
Disponibilità liquide	33.635		
Crediti tributari	11.100		
Altre attività correnti	260.489		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.000.703	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		64.708	64.708
Altre passività non correnti		22.255	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.518.813	
Debiti commerciali correnti		2.198.472	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.261.247	16.381
Altre passività correnti		594.326	
<hr/>			
<b>31 dicembre 2014</b>	<b>Crediti e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>di cui Derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	479		
Altre attività non correnti	18.741		
Crediti commerciali correnti	1.716.275		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	9.209		
Disponibilità liquide	40.369		
Crediti tributari	2.443		
Altre attività correnti	55.492		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.594.861	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		98.694	98.694
Altre passività non correnti		63.381	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		814.724	
Debiti commerciali correnti		1.660.005	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		636.177	44.543
Altre passività correnti		639.709	

## Informativa sullo Stato Patrimoniale

### 6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari al 31 dicembre 2015 con le relative movimentazioni dell'esercizio. Nel corso del 2015 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

ATTIVITA' MATERIALI						
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	2.044.477	15.634.547	179.271	448.607	764.076	19.070.978
Ammortamenti e perdite di valore	(642.205)	(8.601.301)	(136.048)	(361.426)	(19.840)	(9.760.820)
Contributi	-	(413.101)	-	(76)	(11.503)	(424.680)
<b>Consistenza al 01.01.2014</b>	<b>1.402.272</b>	<b>6.620.145</b>	<b>43.223</b>	<b>87.105</b>	<b>732.733</b>	<b>8.885.478</b>
Investimenti				35	1.040.801	1.040.836
Passaggi in esercizio	14.514	943.340	5.458	8.286	(971.378)	220
Ammortamenti	(24.462)	(864.194)	(11.191)	(23.813)		(923.660)
Perdite di valore		(206.113)			(1.937)	(208.050)
Alienazioni e dismissioni	(4.181)	(3.576)	(1)	-	(4.449)	(12.207)
Incrementi dei contributi di periodo		(21.398)			4.184	(17.214)
Altri movimenti		97			(13.854)	(13.757)
Altre riclassifiche	(3.794)	2.006		1.788		-
Operazioni straordinarie						
<b>Totale variazioni</b>	<b>(17.923)</b>	<b>(149.838)</b>	<b>(5.734)</b>	<b>(13.704)</b>	<b>53.367</b>	<b>(133.832)</b>
Costo storico	2.051.016	16.576.414	184.728	458.716	815.196	20.086.070
Ammortamenti e perdite di valore	(666.667)	(9.671.608)	(147.239)	(385.239)	(21.777)	(10.892.530)
Contributi	-	(434.499)	-	(76)	(7.319)	(441.894)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>1.384.349</b>	<b>6.470.307</b>	<b>37.489</b>	<b>73.401</b>	<b>786.100</b>	<b>8.751.646</b>
Investimenti				12	1.791.363	1.791.375
Passaggi in esercizio	8.978	1.793.613	3.180	8.273	(1.813.382)	662
Ammortamenti	(24.927)	(906.262)	(9.130)	(22.481)		(962.800)
Perdite di valore		(2.581)			(1.619)	(4.200)
Alienazioni e dismissioni*	(1.948)	(15.901)	(11)	(81)		(17.941)
Incrementi dei contributi di periodo		17.259		76	(31.185)	(13.850)
Altri movimenti		414				414
Altre riclassifiche**						-
Operazioni straordinarie						
<b>Totale variazioni</b>	<b>(17.897)</b>	<b>886.542</b>	<b>(5.961)</b>	<b>(14.201)</b>	<b>(54.823)</b>	<b>793.660</b>
Costo storico	2.058.046	18.354.540	187.897	466.920	793.177	21.860.580
Ammortamenti e perdite di valore	(691.594)	(10.580.451)	(156.369)	(407.720)	(23.396)	(11.859.530)
Contributi	-	(417.240)	-	0	(38.504)	(455.744)
<b>Consistenza al 31.12.2015</b>	<b>1.366.452</b>	<b>7.356.849</b>	<b>31.528</b>	<b>59.200</b>	<b>731.277</b>	<b>9.545.306</b>
<b>Alienazioni e dismissioni*</b>						
Costo storico	(2.004)	(141.692)	(47)	(314)		(144.057)
Ammortamenti	56	125.791	36	233		126.116
Contributi				76		
Svalutazioni						0
<b>Totale alienazioni e dismissioni</b>	<b>(1.948)</b>	<b>(15.901)</b>	<b>(11)</b>	<b>(5)</b>	<b>0</b>	<b>(17.941)</b>

Nel seguito il commento alle movimentazioni più significative dell'esercizio:

- Gli investimenti pari a 1.791.375 mila euro si riferiscono al materiale rotabile per 1.735.991 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti su impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 55.384 mila euro. Gli investimenti sul materiale rotabile, che hanno subito un forte incremento rispetto all'esercizio precedente, riguardano in particolare l'acquisto dei nuovi elettrotreni ETR 1000 per l'ampliamento del servizio Alta Velocità ed il

proseguimento del rinnovo della flotta del Trasporto Regionale con ulteriori nuove commesse per l'acquisto di ulteriori carrozze "Vivalto", convogli elettrici "Jazz" e nuovi complessi diesel "Swing". Per quanto riguarda gli altri investimenti si segnalano, oltre al proseguimento dei progetti sugli impianti di manutenzione, i progetti inerenti la riqualificazione delle biglietterie e degli spazi commerciali della società nelle principali stazioni.

- i passaggi in esercizio hanno riguardato principalmente il materiale rotabile (1.783 milioni di euro) per: entrata in esercizio di 18 nuovi elettrotreni AV ETR 1000 (622 milioni di euro), di nuovi rotabili per il Trasporto Regionale quali 144 carrozze "Vivalto" con 25 loco E464 (293 milioni di euro), 41 complessi "Jazz" (262 milioni di euro) e 21 complessi "Swing" (73 milioni di euro), nonché interventi di manutenzioni incrementative e interventi di restyling e revamping (533 milioni di euro);
- gli ammortamenti evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali;
- le perdite di valore pari a 4.200 mila euro comprendono la svalutazione di rotabili non più utilizzati, in particolare il complesso ETR 450 (2.581 mila euro) ed altri investimenti non più rispondenti ai requisiti previsti dalla società (1.619 mila euro);
- le alienazioni e dismissioni pari a 17.941 mila comprendono la cessione di un area a Roma all'Università La Sapienza (2 milioni di euro) e la cessione di rotabili alla Regione Basilicata (3,5 milioni di euro), mentre la restante parte è riconducibile essenzialmente alle immobilizzazioni non più utilizzabili nel ciclo produttivo e trasferiti all'attivo circolante per essere dismessi;
- i contributi conto impianti pari a 13.850 mila euro riguardano, essenzialmente, il valore dei contributi erogati dalle Regioni per l'acquisto di materiale rotabile nel 2015 (35.934 mila euro) al netto della quota restituita alla regione Emilia Romagna relativa al materiale rotabile (21.874).;

Le garanzie sul materiale rotabile rilasciate a favore di Eurofima per i finanziamenti a medio lungo termine contratti per il tramite della Controllante Ferrovie dello Stato Italiane ammontano a 3.409.660 mila euro.

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

TIPOLOGIA DEL BENE	Rivalutaz. Legge n.2 del 28/01/2009	
	Rivalutaz. Al lordo ammortamenti	
	2008	2015
Terreni	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	118.653
	<b>189.978</b>	<b>169.531</b>

La rivalutazione suesposta, in base all'art. 5 del DM n. 162/2001, è stata applicata al solo costo storico, costituendo in contropartita una riserva di rivalutazione in sospensione d'imposta al netto del valore del fondo imposte differite passive.

## 7. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2015 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2015 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

<b>ATTIVITA' IMMATERIALI</b>				
	<b>Costi di sviluppo</b>	<b>Concess., licenze, marchi e dir. simili</b>	<b>Imm. in corso e accanti</b>	<b>Totale</b>
Costo storico	13.218	493.149	12.921	519.288
Ammortamenti e perdite di valore	(10.684)	(399.544)	(543)	(410.771)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
<b>Consistenza al 01.01.2014</b>	<b>575</b>	<b>93.177</b>	<b>12.378</b>	<b>106.130</b>
Investimenti			56.029	56.029
Passaggi in esercizio	1.696	51.909	(53.825)	(220)
Ammortamenti	(242)	(34.393)		(34.635)
Perdite di valore			(644)	(644)
Alienazioni e dismissioni				-
Altre riclassifiche				-
<b>Totale variazioni</b>	<b>1.454</b>	<b>17.516</b>	<b>1.560</b>	<b>20.530</b>
Costo storico	14.914	545.058	15.125	575.097
Ammortamenti e perdite di valore	(10.926)	(433.937)	(1.187)	(446.050)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
<b>Consistenza al 31.12.2014</b>	<b>2.029</b>	<b>110.693</b>	<b>13.938</b>	<b>126.660</b>
Investimenti			57.317	57.317
Passaggi in esercizio		61.002	(61.664)	(662)
Ammortamenti	(547)	(43.891)		(44.438)
Perdite di valore			(37)	(37)
Alienazioni e dismissioni				-
Altre riclassifiche				-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(547)</b>	<b>17.111</b>	<b>(4.384)</b>	<b>12.180</b>
Costo storico	14.914	606.060	10.778	631.752
Ammortamenti e perdite di valore	(11.473)	(477.828)	(1.224)	(490.525)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
<b>Consistenza al 31.12.2015</b>	<b>1.482</b>	<b>127.804</b>	<b>9.554</b>	<b>138.840</b>

I movimenti dell'esercizio 2015 sia per "Investimenti" (57.317 mila euro), sia per "Passaggi in esercizio" (61.664 mila euro) sono riconducibili agli sviluppi software afferenti ai vari sistemi gestionali della società. Gli investimenti in tale ambito hanno riguardato il proseguimento delle attività relative:

- alla realizzazione del sistema integrato merci e RVMS "Railway Vehicle Management System";

- alla realizzazione della Piattaforma di Produzione (PdP) per la modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego di personale, programmazione della manutenzione negli impianti di Manutenzione Corrente e la gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative;
- alla razionalizzazione dei Data-Center, gestione tecnica dei sistemi in esercizio e gestione delle reti e applicazioni;
- all'efficientamento dei sistemi di gestione dei processi di vendita, reporting e amministrativi e realizzazione del sistema MDM – Material Data Management per la pianificazione del fabbisogno industriale.

Gli ammortamenti, pari a 44.438 mila euro, si riferiscono alla quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività immateriali.

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

La società non ha effettuato per il 2015 il test di *impairment* in quanto non sono stati individuati nell'ambito delle CGU (Cash Generating Unit), rispetto al precedente esercizio, variazioni di scenario tali da avere significativi impatti sui flussi finanziari futuri.

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

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite al 31 dicembre 2015 con le relative movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2014	Incr.(decr.) con imp. a CE	Incr.(decr.) OCI	Altri Movimenti	31.12.2015
<b>Attività per imposte anticipate</b>					
- Valutazione strumenti finanziari	34.094		(16.681)		17.413
- Imposte anticipate su perdite pregresse	88.200	2.880			91.080
<b>Totale</b>	<b>122.294</b>	<b>2.880</b>	<b>(16.681)</b>	<b>0</b>	<b>108.493</b>
<b>Passività per imposte differite</b>					
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	119.645	(13.687)			105.958
- TFR e altri benefici ai dipendenti	(24.730)		9.509		(15.221)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	180	44			224
<b>Totale</b>	<b>95.095</b>	<b>(13.643)</b>	<b>9.509</b>	<b>0</b>	<b>90.961</b>
<b>Saldo</b>	<b>(27.199)</b>	<b>(16.523)</b>	<b>26.190</b>	<b>0</b>	<b>(43.722)</b>

Le imposte anticipate presentano un decremento complessivo pari a 13.801 mila euro, dovuto alla:

- Variazione negativa pari a 16.681 mila euro conseguente alla minore valutazione del *fair value* delle operazioni di copertura sui finanziamenti dei rischi di variabilità dei tassi di interesse tramite strumenti derivati. Tale Variazione risente anche della riduzione dell'aliquota Ires a partire dal 2017.
- Variazione positiva per 2.880 mila euro correlata all'adeguamento dei benefici fiscali quantificati per i successivi esercizi sulla base dei positivi risultati attesi. Come riportato nei precedenti esercizi, Trenitalia, avendo nella sua disponibilità consistenti perdite fiscali pregresse per le quali le disposizioni di legge ne prevedono la recuperabilità senza limiti temporali, aveva iscritto un idoneo

valore di imposte differite attive. La società al riguardo continua ad adottare un criterio di estrema prudenza nell'attivare l'iscrizione a conto economico della posta attiva valutando, sulla base del budget 2016 e del piano 2017, la potenziale recuperabilità nel solo arco temporale descritto. Le perdite fiscali già trasferite al consolidato di gruppo, e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2015, ammontano a circa 974 milioni di euro.

Le passività per imposte differite, pari a 90.961 mila euro, registrano un decremento netto di 4.134 mila euro. Tale decremento è dovuto essenzialmente all'adeguamento del Fondo Imposte sui cespiti ( 13.687 mila euro), riconducibile alla riduzione dell'aliquota d'imposta Ires a partire dal 2017, tale effetto è parzialmente compensato dall'incremento delle imposte differite relative al fondo TFR (9.509 mila euro) a seguito dell'aggiornamento dello stesso rispetto all'utile attuariale sui benefici ai dipendenti, nonché dalla riduzione dell'aliquota IRES.

## 9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2014 e 2015.

	<b>Valori netti al 31.12.2014</b>	<b>Valori netti al 31.12.2015</b>	<b>Fondo svalutazione cumulato al 31.12.2015</b>
<b>Partecipazioni in</b>			
Imprese controllate	98.535	98.535	1.013
Imprese collegate	1.607	1.607	654
Imprese a controllo congiunto	43.101	42.160	941
Altre imprese	925	808	3.500
	<b>144.168</b>	<b>143.110</b>	<b>6.108</b>

Di seguito le variazioni nell'anno 2014:

	Valore Netto 31.12.2013	Acquisizioni/ Sottoscriz.	Acquisizioni/ Riduzioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclas.	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2014	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2014
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>98.535</b>						<b>98.535</b>	<b>1.013</b>
Serfer Srl	7.088						7.088	
TX Logistik AG	91.410						91.410	
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37						37	6
Thello S.a.S.	-						-	1.007
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>	<b>43.101</b>						<b>43.101</b>	
Cisalpino AG	5.041						5.041	
Trenord Srl	38.060						38.060	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>1.613</b>						<b>1.607</b>	<b>654</b>
Pol Rail Srl	1.522			(6)			1.522	569
Logistica S.A.	18						18	
Alpe Adria SpA	44						44	
East Rail Srl in liquidazione	18			(6)			12	85
La Spezia Shunting Railways SpA	11						11	
<b>Altre Imprese</b>	<b>953</b>		(28)				<b>925</b>	<b>3.460</b>
Eurogateway S.r.l.	75						75	
Centro Mercè Orte	24						24	28
Consorzio Unico Campania	28		(28)				-	
Gestione Servizi Interporto	77						77	
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-						-	3.329
Interporto Padova	316						316	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci	129						129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35						35	89
Interporto Bologna	204						204	
Consel S.c.a.r.l.	1						1	
Ralpin AG	20						20	
Consorzio Trasporti Integrati	10						10	
Isfort	34						34	14
	<b>144.202</b>		<b>(28)</b>	<b>(6)</b>	-	-	<b>144.168</b>	<b>5.127</b>

Di seguito le variazioni nell'anno 2015:

	Valore Netto 31.12.2014	Acquisizioni/ Sottoscriz.	Acquisizioni/ Riduzioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclas.	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2015	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2015
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>98.535</b>						<b>98.535</b>	<b>1.013</b>
Serfer Srl	7.088						7.088	
TX Logistik AG	91.410						91.410	
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37						37	6
Thello S.a.S.	-						-	1.007
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>1.607</b>						<b>1.607</b>	<b>654</b>
Pol Rail Srl	1.522						1.522	569
Logistica S.A.	18						18	
Alpe Adria SpA	44						44	
East Rail Srl in liquidazione	12						12	85
La Spezia Shunting Railways SpA	11						11	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>	<b>43.101</b>						<b>42.160</b>	<b>941</b>
Cisalpino AG	5.041			(941)			4.100	941
Trenord Srl	38.060						38.060	
<b>Altre Imprese</b>	<b>925</b>					(77)	<b>808</b>	<b>3.500</b>
Eurogateway S.r.l.	75			(40)			75	
Centro Mercè Orte	24						24	28
Consorzio Unico Campania	-						-	
Gestione Servizi Interporto	77					(77)		
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-						-	3.329
Interporto Padova	316						316	
Vespucci	129						129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35			(34)			1	123
Interporto Bologna	204						204	
Consel S.c.a.r.l.	1						1	
Ralpin AG	20						20	
Consorzio Trasporti Integrati	10						10	
Isfort	34			(6)			28	20
	<b>144.168</b>			<b>(981)</b>		<b>(77)</b>	<b>143.110</b>	<b>5.252</b>

Da segnalare l'allineamento del valore delle partecipazioni al Patrimonio Netto di pertinenza tenuto conto dei risultati negativi d'esercizio, in particolare in Cisalpino AG per 941 mila euro.

Si riporta nella tabella che segue il raffronto tra i valori di carico delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

	Sede	Capitale Sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2015	% di part.	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2015 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
Serfer Srl	Genova, Via Rolla 22r	5.000	1.357	11.746	100%	11.746	7.088	(4.658)
TX Logistik AG	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85	286	(2.253)	18.567	100%	18.567	91.410	72.843
Trenitalia Logistik France S.a.S.	Paris, 182 rue Lafayette	43	(41)	39	100%	39	37	(2)
Thello S.a.S.	Paris, 15 rue des Sablons	1.500	(4.492)	(15.422)	67%	(10.282)	0	10.282
							<b>98.535</b>	
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>								
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia, Via del Molo 1	1.000	73	1.257	4,5%	57	11	(46)
Pol Rail Srl (**)	Roma, Via Scalo S.Lorenzo 16	2.000	537	3.817	50%	1.909	1.522	(387)
East Rail SrL in liquidazione	Trieste, Via Ghega 1	130	(4)	38	32%	12	12	0
Alpe Adria SpA (***)	Trieste, Via S.Caterina da Siena 1	120	20	201	33%	67	44	(23)
Logistica S.A.	Cedex, Cap West 7/9 Allées d l'Europe	37	21	3.133	50%	1.567	18	(1.549)
							<b>1.607</b>	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>								
Cisalpine AG (*)	Bern, Fabrikstrasse 35	93	(1.489)	8.200	50%	4.100	4.100	0
Trenord S.r.l.(**)	Milano, Via P. Paleocapa 6	76.120	3.880	77.923	50%	38.962	38.060	(902)
							<b>42.160</b>	
<b>TOTALE</b>							<b>142.302</b>	

(\*) cambio franco svizzero - medio 2015: 1,0679; al 31/12/2015: 1,0835

(\*\*) valori stimati al 31/12/2015

(\*\*\*) valori al 31/12/2014

Di seguito vengono analizzate le variazioni positive più significative tra il valore di carico e il patrimonio netto di pertinenza delle partecipazioni:

- in TX Logistik AG la differenza positiva è da ritenersi pienamente recuperabile in quanto riflette la capacità reddituale della società stimata sul piano industriale della stessa;
- in Thello S.a.s., si è proceduto ad incrementare l'accantonamento a fondo rischi, rispetto al valore del 31 dicembre 2014, dell'importo di 2.995 mila euro per allineare il valore della partecipazione alla quota di pertinenza del patrimonio netto negativo pari a 10.282 mila euro.

Di seguito si riporta il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche delle società a controllo congiunto e delle società collegate:

	% di possesso	Attività correnti	Attività Non Correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>										
La Spezia Shunting Railways SpA	4,50%	2110	0	2110	1689		1689	4524	4333	191
Pol Rail Srl	50%	8.971	77	9.048	4.634	126	4.760	23.707	22.645	1.062
East Rail Srl in liquidazione	32%	61	0	61	25	0	25	0	18	(18)
Alpe Adria SpA	33,33%	8.463	62	8.525	8.243	81	8.324	39.669	39.649	20
Logistica S.A.	50%	815	3.080	3.895	784	-	784	276	271	5
<b>31.12.2014</b>										
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>										
Cisalpino AG (**)	50%	23.678	508	24.185	516	-	516	241	1.344	(1.103)
Trenord S.r.l.	50%	392.314	234.811	627.125	455.610	99.987	555.597	747.477	745.264	2.213
<b>31.12.2014</b>										
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>										
La Spezia Shunting Railways SpA	4,50%	1.820	770	2.590	1.330	3	1.333	4.408	4.335	73
Pol Rail Srl	50%	7.064	21	7.085	3.142	126	3.268	19.106	18.569	537
East Rail Srl in liquidazione	32%	50	0	50	11		11	9	13	(4)
Alpe Adria SpA	33,33%	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Logistica S.A.	50%	123	3.080	3.203	70		70	272	251	21
<b>31.12.2015</b>										
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>										
Cisalpino AG (**)	50%	26.289	564	26.853	649	0	649	668	2.157	(1.489)
Trenord S.r.l.	50%	373.735	243.567	617.302	424.891	114.488	539.379	782.371	778.491	3.880
<b>31.12.2015</b>										

(\*\*) valori in euro

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

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

	Valore contabile								
	31.12.2015			31.12.2014			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Attività finanziarie</b>									
Crediti per finanziamenti		14.373	14.373	-	9.209	9.209		5.164	5.164
Altri crediti finanziari	1.759		1.759	479	-	479	1.280		1.280
	<b>1.759</b>	<b>14.373</b>	<b>16.132</b>	<b>479</b>	<b>9.209</b>	<b>9.688</b>	<b>1.280</b>	<b>5.164</b>	<b>6.444</b>

Le attività finanziarie al 31 dicembre 2015, sono pari a 16.132 mila euro, rispetto ai 9.688 mila euro del precedente esercizio.

L'incremento delle attività finanziarie, pari a 6.444 mila euro è dovuto essenzialmente all'aumento del saldo positivo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la società Thello SaS (4.891 mila euro).

La tabella seguente riassume la composizione dei crediti per finanziamenti:

	Credito Residuo					
	31.12.2015			31.12.2014		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	872	-	872	479	-	479
Trenord Srl	-	2.798	2.798	-	2.828	2.828
Thello SpA	-	10.922	10.922	-	6.031	6.031
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	887	653	1.540	-	-	-
Logistica SA	-	-	-	-	350	350
<b>Totale</b>	<b>1.759</b>	<b>14.373</b>	<b>16.132</b>	<b>479</b>	<b>9.209</b>	<b>9.688</b>

## 11. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2015			31.12.2014			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	6	10.752	10.758		17.430	17.430	6	(6.678)	(6.672)
Crediti per IVA verso controllante	561	218.747	219.308	562		562	(1)	218.747	218.746
Crediti per consolidato fiscale		1.443	1.443		1.443	1.443			
Altri crediti per IVA	3		3	3		3			
Altre amministrazioni dello Stato	15.862	16.441	32.303	17.138	12.143	29.281	(1.276)	4.298	3.022
Debitori diversi e ratei/risconti	999	14.225	15.224	1.038	26.491	27.529	(39)	(12.266)	(12.305)
<b>Totale</b>	<b>17.431</b>	<b>261.608</b>	<b>279.039</b>	<b>18.741</b>	<b>57.507</b>	<b>76.248</b>	<b>(1.310)</b>	<b>204.101</b>	<b>202.791</b>
Fondo svalutazione		(1.119)	(1.119)		(2.015)	(2.015)		896	896
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>17.431</b>	<b>260.489</b>	<b>277.920</b>	<b>18.741</b>	<b>55.492</b>	<b>74.233</b>	<b>(1.310)</b>	<b>204.997</b>	<b>203.687</b>

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

- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 32.303 mila euro relativi prevalentemente a crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (di cui 15.862 mila euro di quota non corrente e 16.245 mila euro di quota corrente);
- crediti per IVA verso controllante pari a 219.308 mila euro, l'incremento della voce è riferito prevalentemente all'effetto dell'introduzione della nuova metodologia di gestione dell'IVA sui rapporti con gli Enti Pubblici ed Amministrazioni dello Stato, denominata "split payment" introdotta con la Legge di Stabilità 2015 (Legge 190/2014), ed entrata in vigore dal 1° gennaio 2015. Per il recupero di tali crediti è stata presentata istanza di rimborso del credito IVA maturato nel corso dei primi tre trimestri del 2015, mentre per il IV trimestre 2015 si procederà al recupero in sede di presentazione della dichiarazione IVA;
- altri crediti, pari a 15.224 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (4.504 mila euro); crediti verso il personale (2.286 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico regionale (975 mila euro), anticipi a fornitori (5.545 mila euro) e altri crediti minori (1.914 mila euro).

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

Si precisa che il valore recuperabile dei crediti verso terzi è stato adeguato dal corrispondente fondo svalutazione crediti (1.119 mila euro).

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

	31.12.2015			31.12.2014			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	17.432	255.272	272.704	18.741	56.754	75.495	(1.309)	198.518	197.209
Paesi dell'area euro		4.284	4.284		721	721		3.563	3.563
Regno Unito					14	14		(14)	(14)
Altri paesi europei (UE non euro)		591	591		1	1		590	590
Altri paesi europei non UE		1.456	1.456		17	17		1.439	1.439
Altri Paesi		5	5					5	5
	<b>17.432</b>	<b>261.608</b>	<b>279.040</b>	<b>18.741</b>	<b>57.507</b>	<b>76.248</b>	<b>(1.309)</b>	<b>204.101</b>	<b>202.792</b>

## 12. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2015	31.12.2014	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	824.410	877.165	(52.755)
Fondo svalutazione	(188.597)	(200.017)	11.420
<b>Valore netto</b>	<b>635.813</b>	<b>677.148</b>	<b>(41.335)</b>
Cespiti radiati da alienare	22.783	20.751	2.032
Fondo svalutazione	(11.249)	(10.080)	(1.169)
<b>Valore netto</b>	<b>11.534</b>	<b>10.671</b>	<b>863</b>
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>647.347</b>	<b>687.819</b>	<b>(40.472)</b>

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo, rispetto all'esercizio precedente evidenziano una variazione in diminuzione di 52.755 mila euro, riconducibile sostanzialmente all'implementazione di una soluzione migliorativa per la gestione dei materiali riparabili. Sui ricambi hanno agito significativamente gli effetti dell'introduzione dei nuovi sistemi di determinazione dei fabbisogni industriali (FIP) e dei conseguenti piani di approvvigionamento. Hanno inoltre influito le operazioni di dismissione/rottamazione dei ricambi e dei componenti per i quali era prevista la copertura del fondo svalutazione. Il fondo svalutazione si è ridotto di 11.420 mila euro: tale importo deriva dall'effetto combinato dell'utilizzo per circa 35 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate e dall'accantonamento rilevato per 23,7 milioni di euro in applicazione delle procedure di svalutazione adottate dalla società. I cespiti radiati da alienare, al netto del relativo fondo, rappresentano il presumibile valore di realizzo stimato dalle competenti strutture che gestiscono tali asset e rimangono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente.

### 13. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2015	31.12.2014	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	209.394	172.850	36.544
- Clienti per irregolarità di viaggio	227.341	195.880	31.461
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	94.425	93.664	761
Ferrovie Estere	21.485	15.903	5.582
Ferrovie in concessione	18.004	6.365	11.639
Agenzie e altre aziende di trasporto	23.041	24.565	(1.524)
Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato e le Regioni	1.581.068	1.218.223	362.845
Crediti verso società del Gruppo	248.799	249.041	(242)
<b>Totale</b>	<b>2.423.557</b>	<b>1.976.491</b>	<b>447.066</b>
Fondo svalutazione	(298.401)	(260.216)	(38.185)
<b>Totale netto fondo</b>	<b>2.125.156</b>	<b>1.716.275</b>	<b>408.881</b>

L'incremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 408.881 mila euro è sostanzialmente ascrivibile all'incremento dei crediti da contratto di servizio nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze e delle Regioni pari a 362.845 mila euro. La società ha concordato con alcune Regioni piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato, mentre in altri casi, limitati, ha intrapreso idonee procedure legali a tutela del patrimonio aziendale finalizzate alla riscossione dei crediti. Con riferimento ai crediti scaduti verso il MEF connessi ai contratti di servizio (euro 534,7 milioni di euro) i Ministeri competenti stanno attivando le necessarie iniziative legislative per ridurre tale esposizione.

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

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

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

	31.12.2015	31.12.2014	Differenze
Nazionali	2.363.357	1.944.314	419.043
Paesi dell'area euro	41.782	28.392	13.390
Regno Unito	72	7	65
Altri paesi europei (UE non euro)	6.005	2.086	3.919
Altri paesi europei non UE	12.234	1.585	10.649
Altri paesi	107	107	-
	<b>2.423.557</b>	<b>1.976.491</b>	<b>447.066</b>

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

<b>Fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Acc.ti</b>	<b>Utilizzi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>31.12.2015</b>
Clienti ordinari					
- Clienti	29.767	5.829		440	36.036
- Clienti per irregolarità di viaggio	192.376	31.460			223.836
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	16.433			441	16.874
Ferrovie in concessione	6				6
Agenzie e altre aziende di trasporto	13.561			15	13.576
Crediti verso società del Gruppo	8.073				8.073
<b>Totale</b>	<b>260.216</b>	<b>37.289</b>	<b>0</b>	<b>896</b>	<b>298.401</b>

L'accantonamento del 2015 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (31.460 mila euro), mentre i restanti 5,8 milioni di euro sono riferiti ad una singola posizione (ILVA).

## 14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

<b>Descrizione</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Differenze</b>
Depositi bancari e postali	1.946	1.968	(22)
Assegni	-	2	(2)
Denaro e valori in cassa	31.689	38.399	(6.710)
Conti Correnti di tesoreria		-	0
<b>Totale</b>	<b>33.635</b>	<b>40.369</b>	<b>(6.734)</b>

Il decremento delle disponibilità liquide, pari a 6.734 mila euro, è correlato alla riduzione della voce "Denaro e valori in cassa" (6.710 mila euro), tale voce rappresenta la quota parte di incassi delle biglietterie versata sui conti correnti bancari della società entro il 31 dicembre, ma accreditati dagli Istituti di credito con data operazione successiva.

## 15. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 11.100 mila euro, mostrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 8.657 mila euro, e rappresentano sostanzialmente il credito d'imposta IRAP per autotassazione in acconto (30.668 mila euro) al netto dell'IRAP dovuta nell'esercizio (22.011 mila euro).

## 16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2014 e 2015 per le voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto delle variazioni del Patrimonio netto all'inizio delle note di bilancio.

### Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2015, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 3.308.928 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna, per un totale di 1.654.464 mila euro.

## **Riserva Legale**

La riserva legale, costituita a tutela del capitale sociale dalle perdite che possono verificarsi, è alimentata dall'attribuzione del 5% degli utili netti annuali, fino al raggiungimento di un importo pari al quinto del capitale sociale. Al 31 dicembre 2015 è pari a 34.825 mila euro, a seguito dell'attribuzione del 5% dell'utile dell'esercizio 2014, per 2.975 mila euro.

## **Riserve straordinaria**

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

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

La riserva di *cash flow hedge* per variazione *fair value* su derivati include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti derivati di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni correlate che non si sono ancora manifestate. Tale Riserva al 31 dicembre 2015 presenta un saldo negativo pari a 54.120 mila euro. La riserva si è decrementata rispetto al 31 dicembre 2014 per un importo lordo pari a 52.446 mila euro per effetto delle variazioni di *fair value* degli strumenti finanziari derivati (IRS e Collar) detenuti in portafoglio al 31 dicembre 2015, compensata da una variazione di segno opposto di 16.681 mila euro relativa alle imposte differite attive generate.

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

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione ed al 31 dicembre 2015 è pari a 132.197 mila euro. Nel 2015 si è registrato un utile attuariale pari a 39.321 mila euro (il cui effetto fiscale è pari a 9.509 mila euro), rispetto ad una perdita attuariale registrata nel 2014 pari a 84.023 mila euro. Tale variazione positiva è legata principalmente all'incremento del tasso di attualizzazione della passività per benefici ai dipendenti considerato al 31 dicembre 2015 rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

## **Utili (Perdite) portati a nuovo**

Tale voce si incrementa per effetto della destinazione dell'utile 2014 per 56.534 mila euro, al netto della quota attribuita a Riserva Legale (2.975 mila euro), e si riduce per effetto dei dividendi distribuiti, pari a 11.000 mila euro. Al 31 dicembre 2015 risulta pertanto un utile a nuovo complessivo pari a 324.422 mila euro, rispetto a 278.888 mila euro del 31 dicembre 2014.

## **Risultato del periodo**

L'esercizio 2015 presenta un risultato netto positivo pari a 230.043 mila euro, rispetto ai 59.509 mila euro del precedente esercizio.

## Disponibilità Riserve

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

Origine	Importi al 31.12.2015 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
<b>Capitale Sociale</b>	1.654.464	1.654.464	-	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di capitale:</b>									
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	<b>A B</b>	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(54.120)	(54.120)	-	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(132.197)	(132.197)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di utili:</b>									
Riserva Legale	34.825	34.825	<b>B</b>	-	-	-	-	-	-
Utili (perdite) a nuovo (*)	324.422	43.054	<b>A B</b>	281.368	281.368	-	-	-	-
<b>TOTALE</b>	<b>2.004.478</b>	<b>1.546.026</b>		<b>458.452</b>	<b>281.368</b>	-	-	-	-

A - Per aumento di capitale

B - Per copertura di perdite

\* La quota indisponibile è riferita ad alcune riserve formatesi in sede di FTA (Riserva per benefici ai dipendenti ed effetti fiscali)

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

Valore Contabile			
<b>Finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da banche	1.091.875	1.446.458	(354.583)
Finanziamenti da soci	2.908.828	3.148.403	(239.575)
<b>Totale Finanziamenti non correnti</b>	<b>4.000.703</b>	<b>4.594.861</b>	<b>(594.158)</b>
<b>Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da banche	354.777	355.021	(244)
Finanziamenti da soci	558.719	259.695	299.024
<b>Totale</b>	<b>913.496</b>	<b>614.716</b>	<b>298.780</b>
<b>Finanziamenti a breve termine</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da soci	605.317	200.008	405.309
<b>Totale</b>	<b>605.317</b>	<b>200.008</b>	<b>405.309</b>
<b>Totale Finanziamenti correnti</b>	<b>1.518.813</b>	<b>814.724</b>	<b>704.089</b>
<b>Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine</b>	<b>4.914.199</b>	<b>5.209.577</b>	<b>(295.378)</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>5.519.516</b>	<b>5.409.585</b>	<b>109.931</b>

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine, la quota a breve degli stessi e i finanziamenti a breve termine verso Controllante e Banche. Il valore dei Finanziamenti correnti comprende i ratei passivi pari a 11.393 mila euro al 31 dicembre 2015 (11.841 mila euro al 31 dicembre 2014).

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti pari a 4.000.703 mila euro (4.594.861 mila euro al 31 dicembre 2014) si decrementa di 594.158 mila euro. Tale variazione è dovuta:

- alla riclassifica a breve dei finanziamenti che andranno in scadenza nel 2016 (902.420 mila euro), composti da: verso Capogruppo per finanziamenti Eurofima di 547.837 mila euro, verso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) di 123.333 mila euro e verso Banca Europea degli Investimenti di 231.250 mila euro;
- parzialmente compensata dal nuovo finanziamento di 300 milioni di euro nei confronti della Controllante, sottoscritto per far fronte alle esigenze finanziarie di medio lungo periodo.

La quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine si incrementa per 298.780 mila euro, quale effetto differenziale tra le riclassifiche sopra evidenziate per quote in scadenza nel 2016 (902.420 mila euro) e la restituzione delle quote capitale dei finanziamenti in scadenza nel 2015, in particolare: finanziamenti Eurofima verso la Capogruppo pari a 248.300 mila euro, finanziamenti concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) pari a 231.250 mila e finanziamenti concessi da Banca Europea degli Investimenti di 123.334 mila euro.

I finanziamenti a breve, pari a 605.317 mila euro (200.008 mila euro al 31 dicembre 2014) si incrementano di 405.309 mila euro riconducibili essenzialmente all'aumento della quota di finanziamento a breve nei confronti della Capogruppo per far fronte alle esigenze correnti di cassa.

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

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2015		31.12.2014	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ -	€ -	€ 165.300	€ 165.406
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ -	€ -	€ 83.000	€ 83.008
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 310.000	€ 310.070	€ 310.000	€ 310.184
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 194.000	€ 194.000	€ 194.000	€ 194.012
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 32.300	€ 32.300	€ 32.300	€ 32.302
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2017	€ 300.000	€ 300.003	€ 450.000	€ 450.012
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 203.125	€ 203.180	€ 284.375	€ 284.544
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.001	€ 200.000	€ 200.004
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.001	€ 200.000	€ 200.004
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 149.400	€ 149.400	€ 149.400	€ 149.403
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.701
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 160.000	€ 160.001	€ 160.000	€ 160.017
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 183.000	€ 183.000	€ 183.000	€ 183.017
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 300.000	€ 300.000	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.701
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 47.400	€ 47.400	€ 47.400	€ 47.401
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	4,20%	2020	€ 500.000	€ 505.139	€ 500.000	€ 504.366
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,70%	2021	€ 100.000	€ 99.712	€ 100.000	€ 99.642
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 120.000	€ 120.017	€ 120.000	€ 120.065
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 583.333	€ 583.427	€ 666.667	€ 666.838
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 122.200	€ 122.206	€ 122.200	€ 122.231
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 360.000	€ 360.042	€ 400.000	€ 400.085
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ 42.669	€ 42.500	€ 42.722
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 190.000	€ 190.016	€ 190.000	€ 190.060
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 100.000	€ 100.008	€ 100.000	€ 100.032
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 116.000	€ 116.011	€ 116.000	€ 116.038
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 128.700	€ 128.736	€ 128.700	€ 128.787
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 65.700	€ 65.720	€ 65.700	€ 65.746
<b>Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine EUR</b>				<b>€ 4.833.058</b>	<b>€ 4.838.459</b>	<b>€ 5.135.942</b>	<b>€ 5.141.328</b>
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,606%	2016	CHF 12.500	CHF 12.739	CHF 12.500	CHF 12.739
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,900%	2017	CHF 23.500	CHF 24.007	CHF 23.500	CHF 24.007
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,675%	2020	CHF 45.000	CHF 45.318	CHF 45.000	CHF 45.318
<b>Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine CHF</b>				<b>CHF 81.000</b>	<b>CHF 82.064</b>	<b>CHF 81.000</b>	<b>CHF 82.064</b>
<b>Controvalore in Euro</b>				<b>€ 74.758</b>	<b>€ 75.740</b>	<b>€ 67.365</b>	<b>€ 68.249</b>
<b>Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine</b>				<b>€ 4.907.816</b>	<b>€ 4.914.199</b>	<b>€ 5.203.307</b>	<b>€ 5.209.577</b>

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta, esposta nello Stato Patrimoniale riclassificato, come riportato nella Relazione sulla gestione al 31 dicembre 2015 confrontata con il 31 dicembre 2014:

<i>Importi in Euro</i>			
<b>Posizione Finanziaria Netta</b>	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Variazione</b>
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>2.715.670.021</b>	<b>1.356.780.024</b>	<b>1.358.889.997</b>
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	605.000.000	200.000.000	405.000.000
Quota a Breve Finanziamenti a M/L Termine (Capogruppo)	547.836.687	248.300.000	299.536.687
Quota a breve Finanziamenti da banche	354.583.333	354.583.333	-
Conto corrente intersocietario	1.244.865.558	591.633.690	653.231.868
Altro (compresi i ratei)	(36.615.557)	(37.736.999)	1.121.442
<b>Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine</b>	<b>3.998.943.507</b>	<b>4.594.382.149</b>	<b>(595.438.642)</b>
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	2.908.827.652	3.148.402.950	(239.575.299)
Finanziamenti da banche	1.091.875.000	1.446.458.333	(354.583.333)
Altro	(1.759.145)	(479.135)	(1.280.010)
<b>Totale Complessivo</b>	<b>6.714.613.528</b>	<b>5.951.162.173</b>	<b>763.451.354</b>

## 18. TFR e altri benefici ai dipendenti

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>
Valore attuale obbligazioni TFR	900.821	991.393
Valore attuale obbligazioni CLC	17.858	18.893
<b>Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC</b>	<b>918.679</b>	<b>1.010.286</b>
Altri Benefici ai dipendenti	89	95
<b>Totale TFR e altri benefici ai dipendenti</b>	<b>918.768</b>	<b>1.010.381</b>

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

<b>TFR</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	991.393	935.439
Interest cost (*)	11.062	19.545
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(38.691)	81.547
Anticipi e utilizzi	(62.943)	(45.138)
<b>Passività per TFR a fine esercizio</b>	<b>900.821</b>	<b>991.393</b>
<b>CLC</b>		
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	18.893	16.694
Service cost (**)	190	171
Interest cost (*)	324	472
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(629)	2.476
Anticipi e utilizzi	(920)	(920)
<b>Passività per CLC a fine esercizio</b>	<b>17.858</b>	<b>18.893</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 62.943 mila euro, è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti ad altre società del Gruppo. La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo di osservazione con il valore attuale atteso della prestazioni pagabili in futuro ricalcolato alla fine del periodo sulla base dell'effettivo collettivo risultante a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli utili/(perdite) attuariali. Per il TFR questa voce ha generato, nell'esercizio corrente, utili attuariali per 38.691 mila euro rispetto alla perdita attuariale del 2014 pari a 81.547 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente all'incremento del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (1,39% al 31 dicembre 2015, rispetto allo 0,91% del 31 dicembre 2014).

La carta di Libera Circolazione (CLC), costituisce un "defined benefit plan" per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari resi dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcuni prodotti o servizi accessori. Il valore attuale del beneficio è stato determinato mediante tecniche attuariali ed è pari, al 31 dicembre 2015, a 17.858 mila euro, rispetto a 18.893 mila euro del 31 dicembre 2014. La CLC ha generato utili attuariali per un importo pari a 629 mila euro, rispetto alla perdita attuariale del 2014 pari a 2.476 mila euro.

Gli altri benefici ai dipendenti al 31 dicembre 2015, pari a 89 mila euro (95 mila euro al 31 dicembre 2014), sono costituiti da una polizza assicurativa integrativa nei confronti del personale.

## Ipotesi attuariali

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

	31.12.2015	31.12.2014
Tasso di attualizzazione TFR	1,39%	0,91%
Tasso di attualizzazione CLC	2,03%	1,49%
Tasso annuo incremento TFR	2,625% per il 2016 2,850% per il 2017 2,775% per il 2018 2,700% per il 2019 3,00% dal 2020 in poi	1,95% per il 2015 2,40% per il 2016 2,625% per il 2017-2018 3,00% dal 2019 in poi
Tasso di inflazione	1,50% per il 2016 1,80% per il 2017 1,70% per il 2018 1,60% per il 2019 2,00% dal 2020 in poi	0,60% per il 2015 1,20% per il 2016 1,50% per il 2017-2018 2,00% dal 2019 in poi
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3%	3%
Tasso atteso di anticipazioni	2%	2%
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

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

Di seguito si riporta un'analisi di sensitività che evidenzia i possibili valori attuali delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

31.12.2015	TFR	CLC
Tasso di turnover +1%	897.112	-
Tasso di Turnover -1%	904.929	-
Tasso di inflazione +0,25%	910.913	18.172
Tasso di inflazione -0,25%	890.887	17.546
Tasso di attualizzazione +0,25%	884.898	17.352
Tasso di attualizzazione -0,25%	917.237	18.386

Nelle tabelle seguenti è fornita l'indicazione del contributo previsto per l'esercizio successivo, la durata media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste dal piano.

31.12.2015	TFR	CLC
Service cost	-	182
Duration del piano (in anni)	7,8	12,0
<b>Erogazioni future stimate</b>		
1° Anno	66.448	947
2° Anno	61.383	948
3° Anno	69.770	950
4° Anno	42.018	963
5° Anno	89.658	984

## 19. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2015 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2014	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Riclassifiche	31.12.2015
F.do ristrutturazione industriale	-	24.000			24.000
Altri fondi:					
Altri Fondi del Personale	-	10.740	-		10.740
F.do Oneri Officine	14.751	-	(280)	2.467	16.938
Fondo Rischi e Oneri	93.906	17.959	(22.753)		89.112
<b>Totale non corrente</b>	<b>108.657</b>	<b>52.699</b>	<b>(23.033)</b>	<b>2.467</b>	<b>140.790</b>
F.do Oneri Officine quota a breve	4.008	-	(62)	(2.467)	1.479
<b>Totale corrente</b>	<b>4.008</b>	<b>-</b>	<b>(62)</b>	<b>(2.467)</b>	<b>1.479</b>
<b>Totale Fondi rischi ed oneri</b>	<b>112.665</b>	<b>52.699</b>	<b>(23.095)</b>	<b>-</b>	<b>142.269</b>

L'accantonamento di 24.000 euro al Fondo Ristrutturazione Industriale è correlato all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Sostegno al Reddito (Decreto interministeriale del 9/01/2015 e DLG n.148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015).

Il Fondo Oneri Officine (18.417 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio. Si segnala che la quota a breve è pari a 1.479 mila euro.

Gli altri Fondi Rischi e Oneri, al 31 dicembre 2015, sono pari a 89.112 (93.906 mila euro al 31 dicembre 2014) e sono così composti:

- Fondo contenzioso del lavoro per 17.146 mila euro (18.456 mila euro al 31 dicembre 2014) relativo agli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della società; in particolare, include i contenziosi dell'esercizio in corso che riguardano prevalentemente le seguenti fattispecie: interposizione di manodopera, mansioni superiori, anzianità di servizio e altre materie;
- Fondo per possibili penali verso le Regioni per 4.152 mila euro (8.301 mila euro al 31 dicembre 2014) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati relativamente al Contratto di Servizio;
- Fondo per possibili penali sui trasporti cargo per 4.904 mila euro (4.645 mila euro al 31 dicembre 2014) relativi a possibili contestazioni sul trasporto merci;
- Fondo contenzioso civile, per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 52.628 mila euro (55.218 mila euro al 31 dicembre 2014), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società;
- Fondo rischi su partecipazioni per 10.282 mila euro (7.286 mila euro al 31 dicembre 2014), a fronte delle perdite della partecipata Thello S.a.s, come descritto alla nota relativa alle partecipazioni.

I Fondi per Rischi ed Oneri sono stati adeguati di 17.959 mila euro nel 2015, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 6.362 mila euro; (b) possibili penali da parte delle Regioni per 6.014 mila euro; (c) possibili penali sui trasporti merci per 2.250 mila euro (d) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 338 mila euro; ed (e) accantonamento oneri su partecipazioni per 2.995 mila euro.

Tali fondi per Rischi ed Oneri sono stati infine utilizzati, nel corso del 2015, per 22.753 mila euro relativamente a: penali passive relative al trasporto merci (1.991 mila euro), penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (10.163 mila euro), oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (7.672 mila euro) e vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (2.927 mila euro).

Si segnala che la Società è parte in procedimenti civili e amministrativi ed in azioni legali collegate al normale svolgimento delle sue attività. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, della valutazione del rischio di soccombenza dei legali esterni che patrocinano tali controversie per conto di Trenitalia e tenuto conto dei fondi rischi esistenti, si ritiene che tali procedimenti ed azioni non possano determinare effetti negativi rilevanti sul bilancio d'esercizio.

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

	31.12.2015			31.12.2014			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Strumenti finanziari derivati di copertura	64.708	16.381	81.089	98.694	44.543	143.237	(33.986)	(28.162)	(62.148)
Altre passività finanziarie		1.244.866	1.244.866	-	591.634	591.634	-	653.232	653.232
	<b>64.708</b>	<b>1.261.247</b>	<b>1.325.955</b>	<b>98.694</b>	<b>636.177</b>	<b>734.871</b>	<b>(33.986)</b>	<b>625.070</b>	<b>591.084</b>

Alla voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è riportato il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap (IRS)* e *Interest Rate Collar*, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato,

*fair value* così come indicato dall'IFRS 13, concluse dalla Società a copertura dell'oscillazione di tasso d'interesse sui finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile. Il *fair value* complessivo, pari a 81.089 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2015 e registra un decremento di 62.148 mila euro rispetto al precedente esercizio.

Gli strumenti derivati di copertura presenti nel portafoglio della società sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2 sulla base della "*fair value hierarchy*" stabilita dall'IFRS 7.

Le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari sono state effettuate sulla base di modelli finanziari considerati standard di mercato. In particolare si è proceduto:

- alla determinazione del valore attuale netto dei flussi futuri per gli *Swap*;
- al calcolo del valore di mercato ricavato attraverso il modello *Black & Scholes* per le Opzioni (*Collar e Cap*).

I dati di input utilizzati per l'alimentazione dei modelli sono rappresentati da parametri di mercato osservabili e disponibili sui maggiori *info-provider* finanziari.

Nello specifico sono stati utilizzati i dati della curva *Swap vs Euribor* 3mesi, la curva *Swap vs Euribor* 6mesi, la *Eur Interest Rate Volatility Cube* nonché le *Credit Default Swap curve (CDS)* delle parti coinvolte nel contratto derivato che rappresentano il dato di input comunemente accettato dagli operatori del mercato per la determinazione del *non-performance risk*. La determinazione del *non-performance risk* è effettuata sulla base di appropriate tecniche di valutazione generalmente adottate in ambito finanziario e di opportuni modelli che includono tra i fattori considerati:

- l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario,
- le opportune *CDS curve* per rappresentare la loro probabilità di *default (PD)*.

La voce "Altre passività finanziarie" è composta dal saldo debitorio del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo, pari a 1.244.866 mila euro (591.634.610 al 31 dicembre 2014), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un incremento pari a 653.232 mila euro per effetto delle maggiori esigenze di cassa in chiusura di esercizio rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente.

## 21. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività non correnti e correnti risultano così composte:

	31.12.2015			31.12.2014			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.		150.010	150.010		136.244	136.244		13.766	13.766
Debiti per IVA		26.984	26.984		89.936	89.936		(62.952)	(62.952)
Debiti per IVA verso Controllante		0	0		5.964	5.964		(5.964)	(5.964)
Debiti per consolidato fiscale		3.405	3.405		4.966	4.966		(1.561)	(1.561)
Altri debiti verso società del Gruppo		7.189	7.189		9.599	9.599		(2.410)	(2.410)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	22.255	406.738	428.993	63.381	393.000	456.381	(41.126)	13.738	(27.388)
<b>Totale</b>	<b>22.255</b>	<b>594.326</b>	<b>616.581</b>	<b>63.381</b>	<b>639.709</b>	<b>703.090</b>	<b>(41.126)</b>	<b>(45.383)</b>	<b>(86.509)</b>

Le altre passività correnti evidenziano una riduzione complessiva di 45.383 mila euro rispetto al 2014 dovuta essenzialmente all'effetto combinato:

- del decremento dei "debiti per IVA" (62.952 mila euro), a seguito della riduzione del debito IVA ad esigibilità differita sulle fatture emesse verso la Pubblica Amministrazione per effetto dell'applicazione dal 1 gennaio 2015 del meccanismo della scissione pagamenti (*c.d. split payment*), in base all'art. 1, comma 629 lettera b) della legge 190/2014;
- dell'aumento dei "debiti verso Ist. di Previ. e di Sic. Soc." (13.766) e degli "Altri debiti e ratei/risconti passivi" (13.738 mila euro) riconducibile essenzialmente ai ratei per competenze maturate nel 2015 e che verranno liquidate nel 2016 ed i relativi oneri riflessi.

Le altre passività non correnti mostrano un decremento di 41.126 mila dovuto essenzialmente al debito verso Fondo Gestione bilaterale per effetto delle liquidazioni avvenute nel corso del 2015. Il debito verso Fondo Gestione Bilaterale è pari a 59.368 mila euro (di cui 40.612 entro l'esercizio).

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

## 22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	<b>31.12.2015</b>	<b>31.12.2014</b>	<b>Differenze</b>
Debiti verso fornitori	1.076.357	851.220	225.137
Acconti commerciali	24	225	(201)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	1.122.091	808.560	313.531
<b>Totale</b>	<b>2.198.472</b>	<b>1.660.005</b>	<b>538.467</b>

L'aumento della voce debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 538.467 mila euro è imputabile principalmente ai maggiori debiti legati al volume degli investimenti realizzati nell'esercizio per acquisto di nuovo materiale rotabile accentuato nella parte finale dell'esercizio.

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

## Informativa sul Conto Economico

### 23. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	2015	2014	Variazioni
<b>Ricavi da Servizi di Trasporto</b>	<b>5.188.132</b>	<b>5.226.866</b>	<b>(38.734)</b>
Ricavi da mercato	3.296.206	3.234.285	61.921
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.819.076</i>	<i>2.764.970</i>	<i>54.106</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>477.129</i>	<i>469.315</i>	<i>7.814</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	1.891.926	1.992.581	(100.655)
<b>Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione</b>	<b>120.230</b>	<b>140.062</b>	<b>(19.832)</b>
<b>Totale</b>	<b>5.308.362</b>	<b>5.366.928</b>	<b>(58.566)</b>

La voce ammonta a 5.308.362 mila euro e mostra un decremento rispetto all'esercizio precedente di 58.566 mila euro.

I Ricavi da Mercato hanno subito, rispetto all'esercizio precedente, un incremento di 61.921 mila euro. Tale variazione positiva è riconducibile a:

- un incremento dei ricavi nel settore del trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza per il potenziamento dell'offerta sul sistema AV e nel settore del trasporto regionale per la crescita delle tariffe;
- un aumento dei ricavi nel settore merci dovuto sia agli incrementi in termini di Treni-km percorsi sia di tonnellate-km trasportate.

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) si riducono di 100.655 mila euro; tale riduzione è riconducibile essenzialmente alla cessazione del contratto di servizio del trasporto merci (Legge di Stabilità 2015). I corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi del Triveneto rimangono sostanzialmente invariati, mentre, i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni, incluso quelli con la Regione Sicilia e la Regione Valle D'Aosta, registrano complessivamente un leggero decremento di circa 3 milioni di euro dovuto alla rinegoziazione di alcuni contratti scaduti.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato che evidenzia, come sopra menzionato, la riduzione per cessazione contratto merci e la devoluzione delle competenze dal MIT alla Regione Valle d'Aosta e alla Sicilia mediante la stipula diretta dei contratti con tali Regioni.

	2015	2014	Variazioni
<b>Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato</b>			
Per il trasporto viaggiatori	246.601	365.457	(118.856)
Per il trasporto merci	0	98.337	(98.337)
<b>Totale</b>	<b>246.601</b>	<b>463.794</b>	<b>(217.193)</b>

I ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione registrano un decremento di 19.832 mille euro rispetto al 2014 dovuto principalmente a:

- decremento dei servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi (-9.783 mila euro), riferibili prevalentemente ai servizi di manutenzione erogati dalla Direzione Tecnica della Società a favore di Trenord S.r.l.;
- decremento dei corrispettivi per noli di materiale rotabile (-8.251 mila euro).

## 24. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2015	2014	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	9.575	10.148	(573)
Plusvalenze	2.501	17.065	(14.564)
Altri Proventi Diversi	221.904	182.579	39.325
<b>Totale</b>	<b>233.980</b>	<b>209.792</b>	<b>24.188</b>

Gli Altri Ricavi registrano un aumento di 24.188 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tra le variazioni più significative degli altri proventi si segnalano:

- una riduzione delle plusvalenze per 14.564 mila euro prevalentemente riconducibile alla riduzione delle attività di rottamazione del materiale rotabile;
- un aumento dei proventi diversi per 39.325 mila euro riconducibile all'incremento delle penali su contratti di acquisto di materiale rotabile (+ 45.169 mila euro) parzialmente compensato da un decremento di indennizzi assicurativi (- 7.964 mila euro).

## 25. Costo del personale

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

	2015	2014	Variazioni
<b>Personale a ruolo</b>	<b>1.831.391</b>	<b>1.835.518</b>	<b>(4.127)</b>
Salari e stipendi	1.359.620	1.346.822	12.798
Oneri sociali	377.723	370.132	7.591
Altri costi del personale a ruolo	(1.093)	22.953	(24.046)
Trattamento di fine rapporto	89.665	89.927	(262)
Accantonamenti/Rilasci	6.206	6.433	(227)
Service costs TFR/CLC	(730)	(749)	19
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>9</b>
Salari e stipendi	19	11	8
Oneri sociali	26	25	1
<b>Altri costi</b>	<b>63.095</b>	<b>64.986</b>	<b>(1.891)</b>
Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.412	1.879	(467)
Altri costi	61.683	63.107	(1.424)
<b>Totale</b>	<b>1.894.532</b>	<b>1.900.540</b>	<b>(6.008)</b>

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 1.894.532 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 6.008 mila euro.

I costi del personale subiscono un decremento di 4.127 mila euro sul quale ha influito la rilevazione nel 2014 di maggiori costi per l'accordo siglato con le OO.SS. a maggio 2014, riduzione in parte compensata da maggiori costi per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria:

<b>PERSONALE</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
Dirigenti	235	245	(10)
Quadri	3.527	3.524	3
Altro personale	27.961	28.370	(409)
<b>TOTALE</b>	<b>31.723</b>	<b>32.139</b>	<b>(416)</b>

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

La voce è così dettagliata:

	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazioni</b>
Materie prime e di consumo	322.162	317.979	4.183
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	122.319	73.054	49.265
Illuminazione e forza motrice	9.912	11.021	(1.109)
<b>Totale</b>	<b>454.393</b>	<b>402.054</b>	<b>52.339</b>

Le materie prime e di consumo, pari a 322.162 mila euro, si riferiscono per 311.356 mila euro a consumi di materiali da magazzino, a 2.868 mila euro all'acquisto di combustibile per riscaldamento e a consumi di materiali acquistati direttamente su piazza per la restante parte.

Si registra inoltre un aumento di 49.265 mila euro di costi per l'energia essenzialmente riconducibili all'incremento del costo per l'energia elettrica per la trazione a seguito della Delibera AEG 12/2013.

## 27. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2015	2014	Variazioni
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>979.580</b>	<b>1.071.719</b>	<b>(92.139)</b>
Pedaggio	753.434	823.324	(69.890)
Servizi trasporto Merci	111.576	115.632	(4.056)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	58.477	72.149	(13.672)
Servizi di manovra	45.508	42.576	2.932
Servizi di traghettamento	10.585	18.038	(7.453)
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>565.657</b>	<b>548.970</b>	<b>16.687</b>
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	351	456	(105)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	224.045	219.556	4.489
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	341.261	328.958	12.303
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>30.668</b>	<b>35.417</b>	<b>(4.749)</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>104.651</b>	<b>95.857</b>	<b>8.794</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>21.250</b>	<b>15.727</b>	<b>5.523</b>
<b>Diversi</b>	<b>320.087</b>	<b>314.427</b>	<b>5.660</b>
Prestazioni professionali	6.117	7.770	(1.653)
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	19.371	16.326	3.045
Costi comuni di Gruppo	4.328	3.524	804
Assicurazioni	24.461	26.909	(2.448)
Accompagnamento notte	20.921	20.188	733
Ristorazione	76.580	68.568	8.012
Consulenze	272	229	43
Provvigioni alle agenzie	46.943	46.104	839
Altro	121.094	118.874	2.220
Accantonamenti/Rilasci	0	5.935	(5.935)
<b>Totale</b>	<b>2.021.893</b>	<b>2.082.117</b>	<b>(60.224)</b>

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un decremento pari a 60.224 mila euro.

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- una riduzione di costi per Pedaggio (-69.890 mila euro) e Traghettamento (-7.453 mila euro) riconducibili alla riduzione del costo unitario del pedaggio sulle tratte AV e all'azzeramento dei costi di accesso all'infrastruttura nel settore Cargo per i traffici con origine e destinazione le regioni del sud Italia, incluso il traghettamento;
- un decremento dei costi per le Altre prestazioni collegate al Trasporto (-13.672 mila euro) essenzialmente riconducibili ai minori costi accessori alla circolazione (-7.696 mila euro) e ai minori costi collegati agli autoservizi sostitutivi (-5.992 mila euro);
- maggiori costi di manutenzione di materiale rotabile per 12.303 mila euro;
- un incremento di costi per servizi amministrativi ed informatici per 8.794 mila euro riconducibili ai maggiori volumi di attività manutentiva dei software;
- un aumento dei costi per servizi diversi (+5.660 mila euro) dovuto principalmente all'incremento dei costi per ristorazione (+8.012 mila euro) e dall'aumento dei costi per contratti stipulati con altre aziende per attività di trasporto ferroviario (+3.045 mila euro) parzialmente compensato dalla

riduzione dei costi per assicurazioni (-2.448 mila euro) e dall'assenza di accantonamenti, rispetto al 2014, per contenziosi civili (-5.935 mila euro);

## 28. Costi per godimento beni di terzi

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

	2015	2014	Variazioni
Canoni di leasing operativo	10	11	(1)
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di re:	77.638	76.334	1.304
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	50.778	43.617	7.161
Servizi informatici ed altro	14.920	14.919	1
<b>Totale</b>	<b>143.346</b>	<b>134.881</b>	<b>8.465</b>

Si registrano maggiori costi per godimento beni di terzi per 8.465 mila euro derivanti essenzialmente dai maggiori costi per noli di materiale rotabile (+7.161 mila euro) e dall'incremento dei costi per oneri condominiali verso le altre società del gruppo (+1.304 mila euro).

## 29. Altri costi operativi

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

	2015	2014	Variazioni
Altri costi	42.608	39.267	3.341
Minusvalenze	3.371	602	2.769
Accantonamenti/Rilasci	8.602	7.137	1.465
<b>Totale</b>	<b>54.581</b>	<b>47.006</b>	<b>7.575</b>

L'aumento degli altri costi operativi pari a 7.575 mila euro è riconducibile a:

- un incremento degli Altri costi (3.341 mila euro) essenzialmente dovuto al contributo alla Fondazione FS Italiane (2.877 mila euro);
- un aumento delle Minusvalenze stimate sulle dismissioni del materiale rotabile dal ciclo produttivo (2.734 mila euro);
- maggiori Accantonamenti per penali verso le Regioni (1.262 mila euro);

## 30. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni (453.829 mila euro) si riferiscono al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2015 essenzialmente a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

### 31. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2015	2014	Variazioni
Amm.to attività immateriali	44.438	34.635	9.803
Amm.to attività materiali	962.800	923.660	39.140
<b>Totale</b>	<b>1.007.238</b>	<b>958.295</b>	<b>48.943</b>

Gli ammortamenti si incrementano di 48.943 mila euro. Tale variazione è determinata dai maggiori ammortamenti della manutenzione ciclica per circa 19.330 mila euro e da 29.613 mila euro per l'effetto combinato sia dei maggiori ammortamenti su materiale rotabile ed altri investimenti entrati in esercizio nel corso del 2015 (45.451 mila euro), sia della cessazione del processo di ammortamento di alcuni beni giunti al termine della vita utile o svalutati (-15.838 mila euro).

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

La voce è di seguito dettagliata:

	2015	2014	Variazioni
Svalutazione di immobilizzazioni	9.728	209.002	(199.274)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	5.787	476	5.311
<b>Totale</b>	<b>15.515</b>	<b>209.478</b>	<b>(193.963)</b>

Le svalutazioni e perdite di valore si decrementano di 193.963 mila euro per l'assenza nel 2015 della svalutazione operata sugli asset della Divisione Cargo per 185.200 mila euro e per il decremento delle svalutazioni di materiale rotabile e di impianti d'officina (13.107 mila euro), parzialmente compensati dall'incremento della svalutazione dei crediti commerciali per 5.311 mila euro.

### 33. Accantonamenti per rischi e oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri pari a 24.000 mila euro, rappresentano l'accantonamento per l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito per i dipendenti del Gruppo Fs, come descritto nelle note esplicative alla voce patrimoniale "Fondi rischi ed oneri", cui si rinvia.

### 34. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2015	2014	Variazioni
Prov. fin. su crediti immob. e titoli	0	463	(463)
Proventi finanziari diversi	2.586	4.670	(2.084)
Proventi finanziari su derivati	63	1.911	(1.848)
Dividendi	15.514	983	14.531
Utile su cambi	553	576	(23)
<b>Totale</b>	<b>18.715</b>	<b>8.603</b>	<b>10.112</b>

Il saldo dei proventi finanziari è pari a 18.715 mila euro e registra un incremento pari a 10.112 mila euro. Tale incremento è essenzialmente dovuto alla distribuzione dei dividendi da parte della società Cisalpino (+15.000 mila euro) e dalla società Pol Rail (+513 mila euro). Tale aumento è parzialmente compensato da un decremento dei proventi finanziari su derivati per 1.848 mila euro per effetto della riduzione del valore del Time Value e dall'assenza, rispetto al 2014, degli interessi attivi sul credito verso l'erario (-2.445 mila euro).

### 35. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2015	2014	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	125.258	145.043	(19.785)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	13.616	21.510	(7.894)
Svalutazioni di attività finanziarie	3.976	917	3.059
Perdita su cambi	7.721	1.867	5.854
<b>Totale</b>	<b>150.570</b>	<b>169.337</b>	<b>(18.767)</b>

Gli oneri finanziari su debiti evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2014, pari a 19.785 mila euro, riconducibile prevalentemente all'effetto della riduzione dei tassi di interesse praticati sui mercati internazionali ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri relativi ai Finanziamenti passivi e della riduzione dell'indebitamento medio dell'anno. Tale voce, che ammonta complessivamente a 125.258 mila euro, si compone essenzialmente di:

- interessi passivi su finanziamenti verso banche per 6.582 mila euro;
- interessi passivi su strumenti derivati *IRS* per 29.212 mila euro;
- interessi passivi e premi su derivati *Cap* e *Collar* per 47.961 mila euro;
- interessi passivi su finanziamenti e altri oneri verso la controllante per 39.334 mila euro.

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 13.616 mila euro, derivano dall'attualizzazione dei fondi TFR (13.292 mila euro) e CLC (324 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste patrimoniali.

Le svalutazioni di attività finanziarie per 3.976 mila euro sono riconducibili essenzialmente alla svalutazione della società Thello S.a.S (2.995 mila euro) e di Cisalpino AG (941 mila euro).

Le perdite su cambi registrano un incremento di 5.854 mila euro a seguito dell'adeguamento dei debiti per finanziamenti in CHF per effetto della variazione del cambio Euro/Franco svizzero.

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

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

	2015	2014	Variazioni
IRAP	20.605	73.427	(52.822)
IRES	14.692	14.580	112
Imposte differite e anticipate	(16.523)	(20.224)	3.701
<b>Totale</b>	<b>18.774</b>	<b>67.783</b>	<b>(49.009)</b>

Le imposte sul reddito ammontano a 18.774 mila euro con una variazione in diminuzione di 49.009 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

Per maggiori dettagli circa l'effetto a conto economico delle imposte anticipate e differite (pari a 16.523 mila euro), si rimanda alle note esplicative della voce patrimoniale di "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

Di seguito si riporta la tabella di riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:

	2015	%	2014	%
Utile dell'esercizio	230.043		59.509	
Totale imposta sul reddito	18.744		67.783	
<b>Utile ante imposte</b>	<b>248.787</b>		<b>127.293</b>	
<b>Imposte teoriche IRES (27,50%)</b>	<b>68.425</b>	<b>27,5%</b>	<b>35.005</b>	<b>27,5%</b>
<b>Minori imposte:</b>				
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	(6.054)	-2,4%	(14.842)	-11,7%
Quota IRAP relativa al costo del personale deducibile dall'IRES	0	0,0%	(14.237)	-11,2%
Dividendi imputati a conto economico	(4.053)	-1,6%	(257)	-0,2%
Altre Variazioni	(32.132)	-12,9%	(32.192)	-25,3%
<b>Maggiori imposte:</b>				
Svalutazioni e accantonamenti non deducibili in tutto o in parte	22.473	9,0%	17.397	13,7%
Altre Variazioni	40.368	16,2%	94.711	74,4%
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	<b>89.026</b>	<b>35,8%</b>	<b>85.585</b>	<b>67,2%</b>
Proventi da adesione consolidato fiscale e altre rettifiche	(74.334)	-29,9%	(71.005)	-55,8%
<b>IRES</b>	<b>14.692</b>	<b>5,9%</b>	<b>14.580</b>	<b>11,5%</b>
<b>IRAP</b>	<b>20.605</b>	<b>8,3%</b>	<b>73.427</b>	<b>57,7%</b>
<b>Totale fiscalità differita</b>	<b>(16.523)</b>	<b>-6,6%</b>	<b>(20.224)</b>	<b>-15,9%</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>18.774</b>	<b>7,5%</b>	<b>67.783</b>	<b>53,2%</b>

Nella determinazione della incidenza percentuale si è tenuto conto anche dell'IRAP, pur essendo tale imposta determinata in funzione di una base imponibile diversa dal risultato ante imposte.

### 37. Passività e attività potenziali

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

### 38. Compensi Amministratori e Sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi spettanti per le cariche di Amministratori e di componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

<b>PERCIPIENTI</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>Variazione</b>
Amministratori	464	474	(10)
Sindaci	63	63	0
	<b>527</b>	<b>537</b>	<b>(10)</b>

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

Ai suddetti compensi si devono aggiungere quello del componente esterno (Presidente) dell'Organismo di Vigilanza) per circa 41,6 mila euro e quello di un Sindaco per 8,3 mila euro.

### 39. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 687 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (292 mila euro).

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

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2014, 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.

	valori in migliaia di euro	
	<b>31.12.2014</b>	<b>31.12.2013</b>
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	42.266.930	42.775.583
Totale attività correnti	2.620.140	2.586.197
<b>Totale attività</b>	<b>44.887.071</b>	<b>45.361.781</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	305.733	302.603
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.844.937)	(2.917.869)
Utile (Perdite) d'esercizio	89.212	76.770
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>36.340.433</b>	<b>36.251.930</b>
<b>Passività</b>		
Totale passività non correnti	6.842.047	7.279.666
Totale passività correnti	1.704.591	1.830.185
<b>Totale passività</b>	<b>8.546.638</b>	<b>9.109.851</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>44.887.071</b>	<b>45.361.781</b>
	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Ricavi operativi	148.015	160.410
Costi operativi	(142.306)	(181.233)
Ammortamenti	(21.639)	(22.112)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(6.228)	(21.878)
Proventi e (oneri) finanziari	115.038	109.270
Imposte sul reddito	(3.669)	32.313
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>89.212</b>	<b>76.770</b>

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

## 41. Parti correlate

### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Benefici a breve termine	4.045	3.991
Benefici successivi al rapporto di lavoro	240	222
	<b>4.285</b>	<b>4.213</b>

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2015 erogati, pari a 4.045 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2016, per un importo indicativamente non superiore a 780 mila euro (730 mila euro nel 2014).

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

### Altre operazioni con parti correlate

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

<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>
<b>Imprese controllate</b>		
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Noleggio carri	Servizi di manovra Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione carri
Trenitalia Logistik France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Servizi supporto attività di manovra
Thello S.a.s.	Manutenz. e nolo materiale rotabile Vendita biglietti ferroviari Provvigioni su vendita <b>Finanziari:</b> Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e nolo materiale rotabile	Servizio trasporto merci internazionale Manovre, terminalizzazioni
<b>Imprese a controllo congiunto</b>		
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi di circolazione e manovra Provvigioni su vendita	Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione
<b>Imprese collegate</b>		
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Naz. e Internaz.	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci Naz. e Internaz.	
Logistica SA	<b>Finanziari:</b> Interessi su finanziamenti	
LaSpezia Shunting Railways S.p.A.		Servizi di manovra
<b>Controllanti</b>		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti e familiari Servizi di formazione Titoli di viaggio  <b>Finanziari:</b> Interessi attivi per cred. iva di pool	Fornitura e gestione di servizi di staff Distacco di personale Cariche sociali Canoni ed oneri da locazione immobili Licenza d'uso del Marchio <b>Finanziari:</b> C/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
<b>Altre imprese consociate</b>		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Ingegneria della manutenzione	Pedaggio Energia elettrica per trazione treni Manovra Servizio di traghettamento Servizi accessori per la circolazione Manutenzioni Servizi Polfer Prestazioni sanitarie Distacco di personale Canoni ed oneri da locazione immobili
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	Manovra
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile	Materiale ferroviario
Terminali Italia S.r.l.	Noleggio carri Titoli di viaggio	Manovra

FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Gestione terminali merci Noleggio materiale rotabile Titoli di viaggio	Trasporti e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manovalanza facchinaggio Noli materiale rotabile Locazioni aree
FS JIT Italia S.r.l.		Trasporti e spedizioni Facilities management Locazioni aree
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari	Amministrazione del personale Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Servizi acquisti di gruppo
Metropark S.p.A.		Convenzioni parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Canoni di locazione immobili Sponsorizzazioni Campagne pubblicitarie nelle stazioni Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Manutenzione beni immobili Pulizia impianti Canoni ed oneri da locazione immobili
Busitalia - Sita Nord (b)		Autoservizi sostitutivi
Busitalia Rail Service	Canone aree parcheggi	Autoservizi sostitutivi
Fercredit S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Servizi di credit scoring Cessionario debiti verso fornitori <b>Finanziari:</b> Interessi passivi
Italferr S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari	Servizi di ingegneria
Infrastructure Engineering Services doo Beograd		Servizi di ingegneria
Itacertifer Soc.Cons.p.A. (b)		Attività sperimentali
	Certificazioni e Collaudi	Certificazioni e Collaudi
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni ed oneri da locazione immobili

<b>Altre parti correlate</b>		
Fondi pensione	Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP	Titoli di Viaggio	Acquisto materiali
Gruppo Enel	Trasporto materiale	Illum. e forza motrice
	Canoni locazione	Utenze energia elettrica
Gruppo Eni	Trasporto materiale	Gasolio per trazione
	Titoli di viaggio	Utenze gas
Gruppo EXPO 2015	Utilizzo aree	
	Provvigioni attive	
Gruppo Finmeccanica	Trasporto merci naz. Intern.le	Manutenzione materiale rotabile
	Nolo materiale rotabile	Acquisto materiali
Gruppo GSE	Titoli di viaggio	
Gruppo Invitalia	Titoli di viaggio	
Gruppo IPZS	Titoli di viaggio	
Gruppo Poste		Stampa titoli viaggi, pubblicazioni
		Trasporti e spedizioni
		Spese postali
Gruppo Sogin	Titoli di viaggio	

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

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 delle transazioni con parti correlate.

## Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	(in migliaia di euro)						
	31.12.2015			2015			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>	<b>9.762</b>	<b>22.684</b>	<b>3.496</b>	-	-	<b>58.110</b>	<b>32.592</b>
Serfer S.r.l.	1.917	11.075	3.496			30.401	4.919
Trenitalia Logistik France S.a.s.	495	81				256	425
Thello S.a.s.	6.572	2.325				940	23.051
Tx Logistik AG	776	9.203				26.514	4.197
<b>Imprese a controllo congiunto</b>	<b>80.272</b>	<b>71.966</b>	<b>926</b>	-	-	<b>7.310</b>	<b>102.128</b>
Cisalpino AG	4						4
Trenord S.r.l.	80.268	71.966	926			7.310	102.124
<b>Imprese collegate</b>	<b>2.239</b>	<b>1.871</b>	-	-	-	<b>7.964</b>	<b>11.297</b>
Pol Rail S.r.l.	1.737	1.225				6.217	4.470
Alpe Adria S.p.A.	491						6.823
East-Rail S.r.l. in liquidazione	11						4
LaSpezia Shunting Railways S.p.A.		646				1.747	
<b>Controllanti</b>	<b>225.997</b>	<b>38.853</b>	-	-	-	<b>52.650</b>	<b>1.570</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	225.997	38.853				52.650	1.570
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>160.845</b>	<b>993.657</b>	<b>5.505</b>	-	-	<b>1.150.188</b>	<b>163.902</b>
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	92.980	379.720	3.152			957.355	111.007
BBT SE						7	110
Blueferries Srl		6				5	
Netinera Deutschland GmbH (b)	69	142					75
SGT S.p.A.	137	243				657	94
Cemat S.p.A.	16.204	522				822	39.179
Terminali Italia S.r.l.		3.988				3.056	71
FS Logistica S.p.A. (b)	36.260	3.085				3.831	7.633
FS JIT Italia S.r.l.		7.132				17.729	284
NET in liquidazione		1					
Ferservizi S.p.A. (b)	871	36.461	19			83.442	2.552
Metropark S.p.A.		54				119	
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	101	1.141	69			29.353	411
Centostazioni S.p.A. (b)	6	4.617	105			11.289	104
Busitalia - Sita Nord (b)	798	4.791				6.343	754
Busitalia Veneto (b)	12	66				61	12
Busitalia Rail Service (b)	20	16.860				35.221	119
Fercredit S.p.A. (b)	20	531.175				157	8
Italferr S.p.A. (b)	2.654	3.250	2.006			2	1.294
"Infrastructure Engineering Services" doo Beograd		56	56				
Sita S.p.A. in liquidazione	10.204	28					
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	491	243	98			471	172
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	17	78				267	22

<b>Altre parti correlate</b>	<b>6.288</b>	<b>64.773</b>	<b>566.017</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>58.213</b>	<b>12.845</b>
Fondi pensione	11	299					95
Gruppo CDP	4	335				2	149
Gruppo Enel	134	1.908				7.317	445
Gruppo Eni	2.210	4.330				1.815	8.124
Gruppo EXPO 2015	242						1.038
Gruppo Finmeccanica	3.647	54.529	566.017			46.938	2.453
Gruppo GSE	5					3	18
Gruppo Invitalia	21					3	96
Gruppo IPZS	7						52
Gruppo Poste		3.196				2.134	
Gruppo Rai		176					
Gruppo Sogin	6						375
<b>TOTALE</b>	<b>485.402</b>	<b>1.193.804</b>	<b>575.945</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.334.434</b>	<b>324.335</b>

## Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

<b>Denominazione</b>	<b>31.12.2015</b>			<b>2015</b>		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>	<b>10.922</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>128</b>
Thello S.a.s.	10.922					128
<b>Imprese a controllo congiunto</b>	<b>2.798</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Trenord S.r.l.	2.798					
<b>Imprese collegate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Logistica SA						1
<b>Controllanti</b>	<b>1.540</b>	<b>5.317.728</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>39.334</b>	<b>882</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	1.540	5.317.728			39.334	882
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>550</b>	<b>-</b>
Fercredit S.p.A.					550	
<b>TOTALE</b>	<b>15.260</b>	<b>5.317.728</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>39.884</b>	<b>1.011</b>

## 42. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.559.407 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- garanzie reali su pegni sui propri rotabili, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (3.409.660 mila euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (149.747 mila euro).

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

### Gennaio

- Dal 21 gennaio sul Servizio Regionale Lazio è stato avviato il servizio di "pulizia a bordo" che prevede la presenza a bordo di un operatore specializzato. Il servizio è attivo sulla linea Roma Tivoli verrà progressivamente esteso su altre relazioni.
- Dal 31 gennaio quattro treni del brand di punta dell'Alta Velocità Trenitalia collegano Milano a Venezia, permettendo ai clienti che si spostano tra i due capoluoghi, di apprezzare il comfort e la qualità del Frecciarossa, su questa rotta finora riservata solo ai Frecciabianca.

### Febbraio

- Il 22 febbraio è stato consegnato il primo dei sette nuovi treni diesel "Swing" destinato ai pendolari della Regione Veneto e che inizieranno a circolare dalla prima settimana di marzo sulla linea Conegliano-Belluno portando benefici sulla qualità complessiva del viaggio.
- Dal 28 febbraio è stata inaugurata una nuova rotta AV Napoli-Bolzano con quattro Frecciargento, i cui biglietti sono acquistabili su trenitalia.com, per l'occasione la società, per le partenze fino al 30 aprile, ha rilanciato la promozione Speciale AV -50%. L'offerta consente di viaggiare a metà prezzo rispetto al biglietto base.
- Grazie all'accordo fra Trenitalia e CartaSi, cartaFreccia diventa anche carta di pagamento prepagata. La nuova CartaFRECCIA diventa così una ricaricabile utile per acquistare sia biglietti e abbonamenti Trenitalia, acquisendo i relativi punti fedeltà e partecipando alle promozioni dedicate, sia per acquistare altri prodotti e servizi in tutte le attività turistiche e commerciali abilitate ai circuiti MasterCard e Visa, accumulando punti extra, validi per il programma fedeltà Trenitalia.
- Il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia, nella seduta del 23 febbraio 2016, ha approvato gli aggiornamenti al modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Società ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001. Questo settimo aggiornamento si è reso necessario a seguito dell'introduzione nel citato Decreto, da parte del legislatore, di ulteriori reati.

**Stato Patrimoniale e Conto Economico  
riclassificato del settore dedicato al trasporto  
merci (ex art. 5 D.Lgs. 188/2003)**

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

	31.12.2015	31.12.2014	Differenze
<b>ATTIVITA' NETTE</b>			
Capitale circolante netto gestionale	165.339	165.068	271
Altre attività nette	(36.905)	(45.874)	8.969
<b>Capitale circolante netto</b>	<b>128.434</b>	<b>119.194</b>	<b>9.240</b>
Immobilizzazioni tecniche	405.762	402.061	3.701
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziari	100.907	101.019	(112)
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>506.669</b>	<b>503.080</b>	<b>3.589</b>
TFR	(138.514)	(150.636)	12.122
Altri fondi	(55.322)	(30.491)	(24.831)
<b>Totale fondi</b>	<b>(193.836)</b>	<b>(181.127)</b>	<b>(12.709)</b>
<b>TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>441.267</b>	<b>441.147</b>	<b>120</b>

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

	2015	2014	Differenze
<b>Ricavi operativi</b>	<b>515.104</b>	<b>622.564</b>	<b>(107.460)</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	485.662	575.427	(89.765)
- Altri ricavi	29.442	47.137	(17.695)
<b>Costi operativi</b>	<b>(573.595)</b>	<b>(616.841)</b>	<b>43.246</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>(58.491)</b>	<b>5.723</b>	<b>(64.214)</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>(54.727)</b>	<b>(65.691)</b>	<b>10.964</b>
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	<b>(5.931)</b>	<b>(185.515)</b>	<b>179.584</b>
<b>Accantonamenti</b>	<b>(24.003)</b>		<b>(24.003)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>(143.152)</b>	<b>(245.483)</b>	<b>102.331</b>



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE  
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI  
RELATIVI AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI TRENITALIA AL 31 DICEMBRE 2015**

1. I sottoscritti Barbara Morgante 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 2015.

2. Al riguardo si segnala che:

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

3. Si attesta, inoltre, che:

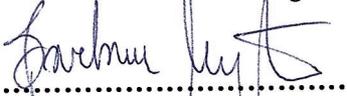
3.1. il bilancio d'esercizio:

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

3.2. la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Trenitalia S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

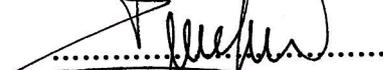
Roma, 24 marzo 2016

Amministratore Delegato



(Dott.ssa Barbara Morgante)

Dirigente Preposto alla redazione dei  
documenti contabili societari



(Dr. Enrico Grigliatti)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DELLA SOCIETA' TRENITALIA  
SPA RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2015**

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2015 abbiamo svolto le attività di vigilanza previste dall'art. 2403 del codice civile, avuto riferimento - tra l'altro - alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Abbiamo partecipato, nel corso del 2015, a tutte le adunanze del Consiglio di Amministrazione e del Comitato di Audit ed effettuato 10 riunioni di vigilanza che sono stati puntualmente verbalizzati.

In particolare rappresentiamo quanto segue:

1. Abbiamo acquisito informazioni sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo per rischio e impatto economico-finanziario, mediante raccolta diretta di dati e notizie, mediante audizione del *management* aziendale e delle strutture in *service*, ed in particolare attraverso la costante partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione.
2. Abbiamo seguito le operazioni di maggiore importanza che la Società ha effettuato con terzi e non abbiamo riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali rispetto alla missione sociale, né siamo venuti a conoscenza di operazioni manifestamente imprudenti o azzardate, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Nel corso dell'esercizio, la Società ha intrattenuto rapporti con la Società controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS o la Capogruppo) che svolge attività di



*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten initials]*

*[Handwritten signature]*

direzione e coordinamento. Sono state rispettate le disposizioni di cui all'art. 2497-bis del codice civile. Nel bilancio al 31 dicembre 2015, nella Relazione sulla gestione (paragrafo "Rapporti con parti correlate") e nella nota esplicativa n. 40 sono riportate le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e altre parti correlate nell'ambito del Gruppo FS; relativamente a queste ultime sono indicate la denominazione delle parti, il tipo e il valore dei rapporti attivi e passivi; viene inoltre specificato che questi rapporti sono tutti regolati a normali condizioni di mercato.

3. Abbiamo vigilato, per quanto di nostra competenza, sui processi decisionali del Consiglio di Amministrazione e non abbiamo nulla da rilevare per quanto di nostra competenza.
4. Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali. Nel complesso, la struttura organizzativa appare un sistema di ruoli specializzati e coordinati rivolto in modo unitario alla realizzazione dei fini aziendali. Esistono ancora aree da migliorare sotto il profilo del dimensionamento dell'organico. Si avverte altresì l'esigenza di sviluppare ulteriormente il sistema procedurale, in vista di potenziare la qualità del funzionamento dell'azienda e di contenere ulteriormente i rischi cui la Società è esposta.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2015 è di 31.393 unità, così ripartite: n. 237 dirigenti, n. 3642 quadri e 27.514 addetti. Il costo medio del personale per addetto ammonta ad Euro 59.999 (valori in unità euro/FTE).

Come emerge dalla relazione sulla gestione, nell'anno 2015 Trenitalia S.p.A. si è adoperata a valorizzare le risorse umane mediante il processo di formazione. Il piano di formazione ha generato complessivamente circa 156.292 giornate uomo; l'obiettivo è stato quello di supportare il conseguimento degli obiettivi di *business* concentrando l'attenzione sui temi coerenti con il Piano Industriale. Gli ambiti di intervento hanno riguardato la formazione istituzionale, la formazione



*manageriale*, la formazione tecnico-professionale e la formazione a supporto dei processi di cambiamento.

Poiché i processi di formazione e di addestramento del personale rappresentano un importante strumento per aumentare l'efficacia e l'efficienza del sistema aziendale, il Collegio Sindacale, anche quest'anno, raccomanda che la Società prosegua nello sforzo volto a migliorare i citati processi, sia con riguardo alle tematiche di tipo professionale, sia sotto il profilo dello sviluppo di attitudini e comportamenti che consentano alle risorse umane di rispondere adeguatamente alle richieste dei ruoli organizzativi.

5. Abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti aziendali e l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dalla Società di Revisione e in particolare dal Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

A tale riguardo segnaliamo che la Società, nel corso dell'esercizio, ha svolto attività di analisi dei processi aziendali ed implementato il sistema delle procedure amministrativo-contabili. Inoltre, a seguito delle attività di "testing" svolte dalle competenti strutture aziendali, in ordine all'effettiva applicazione e al corretto funzionamento delle suddette procedure - come risulta dall'"attestazione" del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 redatta in data 24 marzo 2016 dall'Amministratore Delegato della Società e dal "Dirigente Preposto" ai sensi dell'art. 25 dello Statuto Sociale - si è giunti alla ragionevole convinzione che le procedure amministrativo-contabili esistenti siano idonee a garantire l'affidabilità del processo di formazione del bilancio d'esercizio. In particolare, la valutazione dell'adeguatezza e della effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili (PAC) nell'ambito della formazione del bilancio di esercizio è stata basata su un modello interno coerente con l'"Internal Controls – Integrated Framework" emesso dal "Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission". L'attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto evidenzia inoltre che il


bilancio d'esercizio è redatto in conformità dei principi contabili internazionali applicabili, corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili ed è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di Trenitalia S.p.A.. L'attestazione evidenzia altresì che la Relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

Infine, la Relazione del Dirigente Preposto, presentata al Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 2016, conferma al paragrafo 5 - in base alle attività svolte sull'adeguatezza e sull'applicazione delle P.A.C., tenuto conto dei risultati delle attività di *internal auditing* sui processi contabili e considerati gli esiti delle verifiche della Società di Revisione - una valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno "rispetto al perseguimento degli obiettivi di controllo di completezza, accuratezza e validità dei dati di bilancio".

6. La Società ha adottato e continua ad implementare il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs.231/2001 che costituisce parte integrante del Sistema di Controllo Interno e che disciplina i controlli in tema di responsabilità amministrativa degli enti per fatti di reato commessi dai propri dipendenti e collaboratori. L'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001, nel corso dell'anno, ha effettuato azioni volte al monitoraggio, adeguamento ed aggiornamento del suddetto Modello.

Complessivamente l'OdV ha presentato le seguenti relazioni: al CdA di Trenitalia del 12 marzo 2015 (verifiche svolte nel secondo semestre 2014 e piano di verifiche 2015); al CdA del 22 luglio 2015 (attività di aggiornamento del Modello 231 e verifiche del primo semestre 2015); al CdA del 2 febbraio 2016 (bozza della nuova versione del Modello); al CdA del 24 marzo 2016 (verifiche sul funzionamento e l'osservanza del Modello e Piano di attività 2016).

La Direzione Audit di Trenitalia, nel corso dell'esercizio 2015, ha svolto per conto dell'OdV tutte le attività di verifica previste dal "Piano 2015". Per ogni

Si  
AD

verifica sono stati puntualmente evidenziati i risultati, precisati i rilievi emersi, i suggerimenti proposti e le azioni di miglioramento da svolgere per potenziare l'efficacia del Modello riguardo alla prevenzione dei reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D.Lgs 231/2001.

I suggerimenti hanno riguardato sostanzialmente la necessità di emettere o di adeguare le procedure operative standard da integrare nel complessivo sistema delle procedure aziendali esistenti.

Nella Relazione al CdA del 24 marzo 2016 è stato presentato il piano delle verifiche per l'anno 2016. Le verifiche programmate sono n. 6 e riguardano: la gestione della tutela ambientale (macro processo cod.11); la gestione della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro (macro processo cod.24); la negoziazione/stipula ed esecuzione di contratti con soggetti privati, mediante procedure negoziate o ad evidenza pubblica (macro processo cod. 15); la gestione delle comunicazioni ed informazioni dirette alle Autorità Pubbliche e di vigilanza previste dalla legge (macro attività cod.22); l'attività di marketing e di comunicazione all'esterno (macro processo cod. 26).

Il CdA di Trenitalia del 2 febbraio 2016 ha approvato la nuova versione del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.lgs 231/2001. La precedente versione del Modello era riferita alla situazione organizzativa della Società al luglio 2014. L'aggiornamento è derivato dalle modifiche organizzative societarie e dalle novità legislative introdotte in materia di reati presupposto a partire dal dicembre 2014. Le principali novità introdotte nel Modello possono essere compendiate come segue:

#### Parte Generale

I riferimenti legislativi presenti nel Modello sono stati integrati collegandoli con i riferimenti ai nuovi reati presupposto. Il più importante aggiornamento riguarda il capitolo 6. Quest'ultimo, "Analisi preliminare dei reati", è stato modificato per dare evidenza dell'attività di analisi del rischio volta a valutare l'astratta ipotizzabilità dei seguenti nuovi reati nell'ambito dell'attività aziendale:



- reati societari, introdotti dalla Legge 69/2015 che ha modificato principalmente gli articoli 2621 e 2622 del codice civile riguardanti le comunicazioni sociali e che ha introdotto l'art. 2621 bis. La legge ha modificato l'art. 25 ter, comma 1, D.Lgs 231/2001. L'OdV ha sottolineato che il reato ex art. 2622 "False comunicazioni sociali delle Società quotate" non è, ad evidenza, applicabile a Trenitalia. Per quanto riguarda il nuovo art. 2621, le modifiche introdotte non alterano il novero dei soggetti attivi rispetto alla formulazione precedente. Pertanto, le funzioni a rischio di reato restano immutate;
- ricettazione, riciclaggio e impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita nonché autoriciclaggio. La Legge n. 186/2014 "Autoriciclaggio" ha introdotto l'art. 648 ter 1 c.p. e modificato l'art. 25 octies del D. Lgs 231/01. Il reato di autoriciclaggio è stato valutato astrattamente ipotizzabile in Trenitalia. In coerenza con quanto ipotizzato da Confindustria, l'OdV ha reputato che l'autoriciclaggio dovrebbe rilevare, ai fini dell'eventuale responsabilità dell'ente, solo se il reato di base rientra tra quelli presupposto previsti in via tassativa dal D. Lgs n. 231/2001;
- reati ambientali. La Legge n. 68/2015 ha modificato l'art. 25 undicies del D. Lgs 231/2001 con l'ampliamento del novero dei reati presupposto: a) inquinamento ambientale (art. 452-bis c.p.); b) disastro ambientale (art. 452-quater c.p.); c) delitti di natura colposa contro l'ambiente (art. 452- bis, 452-quater, 452- quinquies c.p.); d) delitti associativi aggravati dall'essere finalizzati alla commissione dei reati ambientali (art 452- octies); e) traffico ed abbandono di materiale altamente radioattivo (art. 452- sexies c.p.). Tutti questi nuovi reati sono stati valutati come astrattamente ipotizzabili in Trenitalia.

### Parte Speciale

Le macro-attività a rischio di reato e le attività strumentali rappresentate nella Parte Speciale sono state riesaminate con il supporto del GdL 231 e dei process owner, allo scopo di verificarne l'attualità e la completezza alla luce delle

modifiche organizzative e dei cambiamenti del contesto esterno che hanno avuto un significativo impatto sulle attività aziendali.

Sono state aggiornate, quando necessario, le modalità attuative dei comportamenti a rischio di reato, i protocolli/procedure di prevenzione dei rischi, i flussi informativi da inviare all'OdV, le strutture organizzative a rischio e la specificazione degli enti pubblici eventualmente coinvolti.

Riguardo all'attività di formazione sul D.Lgs 231/2001 e sul Modello va segnalato quanto segue. L'OdV ha ritenuto di riorganizzare i corsi e-learning secondo una struttura modulare: a) Parte Generale (comune a tutte le risorse); b) Altre parti specifiche (destinate a persone e ambiti operativi particolari). Ciò al fine di consentire l'adattamento del corso erogato alle esigenze dei vari partecipanti che operano in differenti e specifiche macro-attività.

7. Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 10 giugno 2014, ha nominato il Comitato Etico di Trenitalia che è rappresentato dai titolari pro-tempore delle seguenti Direzioni: Amministrazione, Finanza e Controllo; Risorse Umane e Organizzazione; Affari Legali e Societari; Audit. In conformità con l'art. 3 del proprio Regolamento, il Comitato ha inviato al Consiglio di Amministrazione il 24 maggio 2016 la Relazione annuale sull'attività complessivamente svolta nel corso del 2015. Nel periodo di riferimento, il Comitato ha analizzato 13 nuove segnalazioni su possibili violazioni del Codice Etico delle quali 6 sono state archiviate, mentre 7 sono ancora in corso di valutazione.

Il Comitato ha completato le attività relative ad alcune segnalazioni pervenute nel 2014; l'analisi non ha rilevato criticità. Relativamente a notizie rinvenute su alcuni articoli di stampa, gli accertamenti eseguiti non hanno evidenziato profili di violazione delle norme del Codice Etico.

Nel corso del 2015 è proseguita l'attività di formazione (4 interventi) in collaborazione e con la Direzione Internal Audit.

Nel periodo non sono state individuate ulteriori necessità di modifiche/integrazioni del Codice rispetto a quanto rappresentato nelle Relazioni annuali precedenti.



8. Abbiamo partecipato a tutte le riunioni del Comitato Audit di Trenitalia. Siamo stati presenti in tutti i CdA in cui l'I.A. ha presentato le sue relazioni. Inoltre, abbiamo raccolto sistematicamente le relazioni dell'I.A.. Il Sistema di Controllo Interno (S.CI.) e di Gestione dei Rischi Aziendali (G.R.) coinvolge varie entità organizzative, ciascuna nell'ambito delle sue competenze: il Consiglio di Amministrazione (che svolge un ruolo di indirizzo e di valutazione dell'adeguatezza del SCI e G.R.); l'Amministratore Delegato (che cura l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile); il Comitato Audit (che assiste il CdA, con funzioni di natura propositiva e consultiva, nel sovrintendere alla funzionalità del sistema di controllo interno); la funzione di Internal Audit (che è incaricata di verificare che il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi sia funzionante ed adeguato); il Collegio Sindacale (che vigila sul sistema di controllo interno); l'Organismo di Vigilanza e altre funzioni aziendali articolate secondo la dimensione, la complessità e il profilo dei rischi dell'impresa.

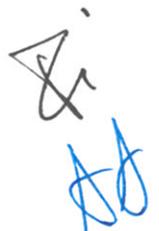
Al fine di perseguire gli scopi che gli sono stati assegnati, l'I.A. ha elaborato un piano triennale che, nell'arco temporale di riferimento, assicura la copertura di tutti i processi aziendali (audit universe), con particolare approfondimento per quelli di maggiore rilevanza di rischio. In un'ottica di rolling, il Piano triennale viene aggiornato annualmente per tener conto delle modifiche organizzative e del mutamento delle condizioni ambientali esterne.

Il Piano di Audit 2015 era articolato su 25 attività; 12 audit operativi; 5 audit finanziari; 3 audit di compliance; 3 follow up e 2 audit IT.

Delle 25 verifiche di audit programmate, 23 sono state concluse, 1 è ancora in corso e 1 è stata ripianificata.

Nel corso del 2015 l'I.A. di Trenitalia ha, inoltre, concluso 6 verifiche extra piano; 6 verifiche OdV 2015 e 1 verifiche OdV 2014.

La funzione I.A. ha inoltre prestato supporto al Dirigente Preposto di FS per le verifiche ex L. 262/2005 e ha fornito attività di service a Trenord mediante il distacco di una risorsa.



L'I.A. ha espresso una valutazione del sistema di controllo interno facendo riferimento a due parametri:

- a) architettura del sistema di controllo: riguarda la struttura dei presidi di controllo in essere e in particolare la loro mancanza e/o la loro carenza;
- b) funzionamento del sistema di controllo: concerne sostanzialmente la qualità dei controlli/ comportamenti delle persone preposte ai presidi di controllo.

Nella sua relazione al Consiglio di Amministrazione del 24 maggio 2016, tenendo conto dei risultati degli audit, dell'analisi del sistema organizzativo e di governance della Società, del quadro procedurale in dotazione e delle relazioni esistenti tra le diverse componenti del sistema di controllo in termini di integrazione e sinergie, la Funzione di Internal Audit è giunta ad esprimere la seguente sintesi finale sull'efficacia del Sistema di Controllo Interno: "*Le situazioni di carenza rilevate dall'attività di audit nel corso del 2015, a cui ha fatto seguito la pianificazione di appropriate azioni di miglioramento, non compromettono la sostanziale adeguatezza del sistema inteso come insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi, come richiamata dal Codice di Autodisciplina*".

Il giudizio di sostanziale adeguatezza è stato condiviso dal Comitato Audit tenuto in data 24 marzo 2016.

La Direzione Internal Audit ha "approvato" il Piano Triennale 2016-2018 e ha predisposto il Piano di Audit 2016.

Quest'ultimo è articolato in 25 attività così ripartite: 12 audit operativi, 6 audit di conformità, 6 follow up, 1 audit conoscitivo. I follow up riguardano attività in relazione alle quali i referenti competenti hanno dichiarato che sono state concluse tutte le azioni previste dal piano di miglioramento elaborato a seguito dei rilievi emersi da precedenti audit.

Il Piano Triennale e il Piano di Audit 2016 sono stati esaminati e condivisi dal Comitato Audit di Trenitalia nella seduta del 22 gennaio 2016 e approvati dal CdA il 2 febbraio 2016.

A parere del Collegio Sindacale i Piani appaiono ben distribuiti ed equilibrati in


relazione alla rilevanza del rischio ed adeguati alle esigenze della Società.

9. Abbiamo preso atto, per quanto concerne l'attuazione e il miglioramento del "Sistema di Gestione Integrato Ambiente, Qualità, Salute e Sicurezza sul Lavoro", del "Sistema di Gestione della Sicurezza dell'Esercizio" e della "Sicurezza a bordo treno", di quanto riferito, in occasione delle nostre audizioni, dai responsabili delle rispettive funzioni societarie e di quanto evidenziato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Politica Ambientale e Sicurezza".
10. Abbiamo analizzato l'andamento economico, patrimoniale e finanziario della Società e delle Società Controllate nel corso dell'esercizio e i risultati dalle stesse conseguiti a fine esercizio.

Trenitalia S.p.A. ha realizzato un volume di ricavi di 5.542 milioni di euro (-34,4 milioni rispetto all'esercizio precedente), un risultato operativo di 381 milioni di euro (+192,6 milioni rispetto al 2014), un risultato netto di esercizio di 230 milioni di euro (+170,5 milioni rispetto al 2014).

Dai prospetti contabili civilistici risulta quanto segue.

Il patrimonio netto al 31.12.2015 è di 2.234,5 milioni di euro; il totale delle attività non correnti ammonta a 9.954,9 milioni di euro, quello delle attività correnti è pari a 3.092,1 milioni di euro; le passività non correnti ammontano a 5.238,8 milioni di euro, mentre le passività correnti sono pari a 5.574,3 milioni di euro.

Il flusso di cassa complessivo nel corso dell'esercizio 2015 è di -659,9 milioni di euro; tale valore deriva da un flusso di cassa netto generato dall'attività operativa pari a 1.075,5 milioni di euro, da un flusso di cassa netto negativo da attività di investimento di 1.818,3 milioni e da un flusso positivo da attività di finanziamento pari a 82,8 milioni di euro.

Il risultato economico dell'esercizio è stato influenzato da una serie di fenomeni, tra i quali vanno segnalati i seguenti: a) Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gestione n. 641/2013 e Decreto Legge 91/2014 (conv. in L.



116/2014) che hanno generato, anche quest'anno, un significativo aumento del costo dell'energia elettrica da trazione per circa 34 milioni di euro; b) Delibera dell'ART n. 70 del 31 dicembre 2014 che ha determinato nell'esercizio una riduzione dei costi di pedaggio dell'Alta Velocità pari a 56,9 milioni di euro; c) Legge 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) con la quale lo Stato ha deciso di non rinnovare il Contratto di Servizio Merci. Il provvedimento ha comportato per la Società una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro; tale effetto è potenzialmente, e parzialmente, compensabile dalla riduzione dei costi di accesso all'infrastruttura nel Sud Italia e dei costi di traghettamento relativamente ai servizi di trasporto con origine e/o destinazione le regioni del centrosud; d) Accantonamento di circa 24 milioni di euro al "Fondo Bilaterale".

11. L'art. 20 del DL n. 66/2014 ha previsto delle misure di contenimento della spesa pubblica che pongono precisi obblighi in capo alle società controllate dallo Stato. Sotto il profilo soggettivo rientrano nell'ambito dell'applicazione della norma anche le società del Gruppo FS come chiarito dall'intervenuto Decreto Legge 192/2014 (*Milleproroghe 2015*) che ha inserito un nuovo comma (*Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale*). Tale disposizione prevede che le Società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. concorrano, nell'ambito del bilancio consolidato della Capogruppo, per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015. I termini per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato sono stati fissati al 10 gennaio 2015 e al 30 settembre 2015. Il concorso di Trenitalia, come riferito dalla Struttura "Amministrazione e Bilancio", si concretizza attraverso la distribuzione del dividendo, come accaduto per il 2014.
12. Abbiamo preso atto che l'ammontare dei crediti di Trenitalia da Contratti di Servizio verso lo Stato e le Regioni ammonta, al 31 dicembre 2015, a 1.581 milioni di euro circa (1.218 milioni circa nel 2014). Si è registrato un incremento dei crediti sia nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze sia verso le Regioni.



Gli amministratori riferiscono che la Società ha concordato con alcune Regioni piani di rientro che sono costantemente monitorati. I crediti scaduti verso il MEF ammontano a 534,7 milioni di euro.

Sui crediti sopra menzionati non è stato operato alcun accantonamento al fondo svalutazione crediti e pertanto, come nel precedente esercizio, raccomandiamo alla Società il puntuale monitoraggio della situazione.

13. Abbiamo inviato al Collegio sindacale della società controllante i nostri verbali a fini informativi; ciò anche conformità con quanto previsto dall'art. 2403-bis del codice civile.
14. Abbiamo effettuato scambi di informazioni con la Società di Revisione KPMG discutendo anche in sede di Comitato Audit le osservazioni dalla stessa presentate in apposita Management Letter del 17 marzo 2016 relative alla revisione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014. In particolare, la KPMG ha svolto le attività di revisione legale dei conti effettuando, tra l'altro, i controlli relativi alla regolare tenuta della contabilità sociale e provvedendo all'accertamento della corrispondenza del progetto di bilancio con le risultanze dei libri e delle scritture contabili. La Società di Revisione ha comunicato in data 7 aprile 2016 che la relazione di competenza al bilancio al 31 dicembre 2015 sarà priva di rilievi e/o eccezioni.
15. Abbiamo esaminato il bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2015 in merito al quale riferiamo quanto segue.

Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale e sulla generale conformità alla normativa applicabile per quanto concerne la sua formazione e struttura. Trenitalia S.p.A., controllata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., non ha proceduto alla redazione del bilancio consolidato, atteso l'esonero di cui al D.Lgs. 127/91.

Il bilancio di esercizio è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS e cioè a tutti gli *standard* IFRS e IAS e a tutte le interpretazioni IFRIC e SIC riconosciuti



nell'Unione europea ai sensi del Regolamento n. 1606/2002 in vigore alla chiusura dell'esercizio 2015.

Il bilancio è stato redatto sul presupposto della "continuità aziendale". Gli Amministratori (si vedano note 3 e 5) hanno infatti verificato l'insussistenza di indicatori che potessero segnalare criticità in merito alla capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri. Diamo atto, altresì, di aver effettuato scambi di informazioni con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari trovando il suo operato conforme alle disposizioni dettate dalla Legge 262/2005.

16. Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente relazione.

Per quanto sopra, in considerazione dell'attestazione resa ai sensi dell'art.25 dello Statuto societario dall'Amministratore Delegato della Società e del Dirigente Preposto e delle risultanze dell'attività svolta dalla Società di Revisione KPMG, esprimiamo parere favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2015 come redatto dagli Amministratori.

Roma, 8 aprile 2016

IL COLLEGIO SINDACALE

Il Presidente dott.ssa Maria Laura Prislei

Dott. Alessandro Alessandrini

Prof. Gianfranco Zanda



**KPMG S.p.A.**  
**Revisione e organizzazione contabile**  
Via Ettore Petrolini, 2  
00197 ROMA RM

Telefono +39 06 809611  
Telefax +39 06 8077475  
e-mail it-fmauditaly@kpmg.it  
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

## **Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

All'Azionista Unico della  
Trenitalia S.p.A.

### **Relazione sul bilancio d'esercizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A., costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2015, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

### **Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio**

Gli amministratori della Trenitalia S.p.A. sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

### **Responsabilità della società di revisione**

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

### ***Giudizio***

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2015, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

### ***Richiamo d'informativa***

Come indicato nelle note esplicative, la Società si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Tale bilancio consolidato di Gruppo è reso pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla vigente normativa.

### ***Altri aspetti***

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Trenitalia S.p.A. non si estende a tali dati.

### **Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari**

#### ***Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio***

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della Trenitalia S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2015. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2015.

Roma, 20 aprile 2016

KPMG S.p.A.



Benedetto Gamucci  
Socio

**trenitalia.com**

