

»» Bilancio di esercizio
di esercizio 2014
2014



Trenitalia SpA

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

Capitale sociale: euro 1.654.464.000,00 i.v.

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 05403151003

R.E.A.: 0883047

Partita IVA: 05403151003

Sito Web: 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 sociale ed ambientale.

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

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

Collegio Sindacale in carica dal 24 aprile 2014:

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

Collegio Sindacale in carica fino al 23 aprile 2014:

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

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

(*) In carica fino al 15 giugno 2014

(**) In carica dal 12 marzo 2015

INDICE

Relazione sulla gestione

Principali indicatori.....	8
Principali eventi dell'anno	9
Quadro macroeconomico.....	12
Andamento dei mercati di riferimento	16
Rapporto con i clienti	17
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria	23
Risorse umane.....	38
Politica ambientale e sicurezza	41
Investimenti	45
La flotta Trenitalia	49
Fattori di rischio.....	50
Rapporti con parti correlate	53
Il gruppo Trenitalia	53
Azioni proprie	58
Altre informazioni	58
Evoluzione prevedibile della gestione	64
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	65

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	67
Conto economico	68
Prospetto di conto economico complessivo	69
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto.....	70
Rendiconto finanziario.....	71

Note esplicative al bilancio

Premessa	72
Società.....	72
Criteri di redazione del bilancio	73

Principi contabili applicati	74
Gestione dei rischi finanziari	95
Informativa sullo stato patrimoniale	104
Informativa sul conto economico	128
Passività e attività potenziali	135
Compensi Amministratori e Sindaci	135
Compenso alla Società di Revisione.....	136
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	136
Parti correlate.....	137
Garanzie	144
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	144

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

Relazione sulla gestione

PRINCIPALI INDICATORI

	Consuntivo 2014	Consuntivo 2013	Consuntivo 2012	Consuntivo 2011	Consuntivo 2010
HIGHLIGHTS ECONOMICI (<i>importi in milioni di euro</i>)					
Ricavi operativi	5.576,7	5.497,8	5.498,0	5.708,0	5.707,8
Costi Operativi	(4.120,9)	(4.112,5)	(4.147,8)	(4.317,0)	(4.458,4)
EBITDA	1.455,8	1.385,3	1.350,2	1.391,1	1.249,4
EBIT	288,0	431,7	418,3	496,2	341,9
Risultato netto	59,5	181,5	206,5	156,4	73,1
INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI					
ROI	3,6%	5,2%	5,1%	6,5%	4,3%
ROS	5,2%	7,9%	7,6%	8,7%	6,0%
NAT	0,69	0,66	0,67	0,74	0,71
INDICATORI DI REDDITTIVITA'					
Personale (FTE)	32.007	33.665	35.770	37.549	40.924
TrKm/Addetto (mgI)	8,24	7,88	7,27	7,19	6,76
Ricavi operativi/Addetto	174.232	163.307	153.704	152.018	139.473
EBITDA Margin	26,1%	25,2%	24,6%	24,4%	21,9%
INDICATORI FINANZIARI (<i>importi in milioni di euro</i>)					
Posizione Finanziaria Netta	5.951	6.241	6.339	5.854	6.337
D/E	2,87	2,98	3,31	3,22	3,82
Cash Flow Operativo	967	544	242	1.054	342
Investimenti (escluso ciclica)	(694)	(552)	(752)	(509)	(497)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	1,0	1,2	0,9	1,2	1,4
Fabbisogno Finanziario	(290)	(98)	481	(483)	39

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Nel corso del mese di gennaio il costo dell'energia per la trazione ha subito un incremento in conseguenza della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle Componenti Tariffarie Aggiuntive (Oneri di Sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie.

Febbraio

- Il 17 febbraio è stata depositata la sentenza che ha respinto la class action di alcuni utenti e comuni calabresi che chiedevano, con il ricorso presentato nell'ottobre 2012 al TAR del Lazio, il ripristino di alcuni treni notturni sulla direttrice Sud-nord. Il Tar nella sua sentenza ha evidenziato come non si riscontrino nell'operato di Trenitalia "violazioni agli obblighi contenuti nelle carte di servizi e degli standard qualitativi ed economici stabiliti per i concessionari di servizi pubblici" e definisce le scelte della Società "coerenti sia con la normativa generale che con le disposizioni del contratto di servizio". I servizi ferroviari oggetto del ricorso rientrano, infatti, nel perimetro dei servizi universali che Trenitalia effettua su richiesta dello Stato al quale compete, definendolo nello specifico contratto di servizio, la programmazione delle quantità e caratteristiche.
- Il 24 febbraio è stato rimosso il treno IC 660 sviato ad Andora il 17 gennaio 2014 a causa di una frana, qualche giorno dopo è anche ripreso il servizio ferroviario su tutta la linea.

Marzo

- In data 12 marzo 2014, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha notificato alla società il provvedimento di chiusura del procedimento "A/443 - NTV/FS/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità". Il procedimento si è concluso senza alcun accertamento di infrazione a carico di Trenitalia e, conseguentemente, senza applicazione di alcuna sanzione.
- In data 19 marzo 2014 la società ha avuto notizia dell'avvenuto deposito della sentenza del Consiglio di Stato e del positivo esito del ricorso presentato nel 2007 da un gruppo di imprese ferroviarie – al quale Trenitalia aveva aderito – concernente l'applicazione del criterio di computo del canone di accesso, denominato K2, per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Allo stato la società rimane in attesa di conoscere le modalità di determinazione del canone dovuto e la conseguente quantificazione dello sconto per gli esercizi oggetto del ricorso.

Giugno

In data 24 giugno è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto Legge n. 91 recante, "Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico, il contenimento dei costi delle tariffe elettriche ed adeguamenti alla normativa europea". Il decreto-legge è stato, poi, convertito in legge con modifiche in data 11 agosto 2014 (Legge n. 116/14 pubblicata sulla GU n. 192 del 20 agosto 2014). Il Decreto ha introdotto significative modifiche al regime tariffario elettrico agevolato riservato a Rete Ferroviaria Italiana (art. 29). L'articolo citato prevede l'applicazione, a decorrere dal 1° gennaio

2015, del regime tariffario speciale al consumo di RFI, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1963, n. 730, ai soli consumi di energia elettrica utilizzati per i trasporti rientranti nel servizio universale e nel trasporto ferroviario delle merci. Nelle more dell'emanazione del decreto del Ministero Industria e Sviluppo Economico, che dovrà definire le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'applicazione della norma, la componente tariffaria compensativa annua è stata ridotta, per la parte eccedente 3300 GWh, di un importo complessivo di 80 milioni di euro. Si prevede per il primo triennio un'applicazione graduale della nuova regolazione tariffaria, nella misura non superiore al 50% nell'anno 2015, al 70% nel 2016, e all'80% nel 2017.

Settembre

- Il progetto della Divisione Cargo "Green Exspress" è stato premiato da Federmobilità per il trasporto merci combinato (treno/gomma) ecosostenibile. Attraverso questo progetto sono stati tolti dalla strada in un anno di attività circa 3500 camion risparmiando oltre 2600 tonnellate di CO2.

Ottobre

- In data 31 ottobre l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha pubblicato le misure di regolazione per garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie. L'obiettivo di tali misure è quello di creare un nuovo sistema di regole trasparenti per incentivare la concorrenza, l'efficienza ed il contenimento dei costi a beneficio di utenti, imprese e consumatori e dare certezze agli investitori. Le misure hanno ad oggetto:
 1. Gli accordi tra il Gestore della Rete (RFI) e le imprese ferroviarie per l'utilizzo delle infrastrutture per il trasporto di merci e passeggeri;
 2. I criteri e le modalità per la gestione della capacità della rete;
 3. L'accesso ai servizi ed agli impianti accessori;
 4. La ripartizione dei costi tra gestore e imprese ferroviarie per l'assistenza delle persone a mobilità ridotta;
 5. I criteri per la determinazione dei pedaggi sulle tratte della Alta Velocità, che dovrebbero ridursi di oltre il 37% nel 2015 passando da 12,8 a 8,2 euro per Treno*Km.

Quest'ultimo aspetto ha comportato, già nel 2014, una riduzione dei costi di pedaggio pari a circa 15 milioni di euro.

- Il 17 ottobre ha preso il via la quarta edizione del Frecciarosa: la campagna di sensibilizzazione e prevenzione delle malattie femminili condotta insieme all'Associazione IncontraDonna Onlus. Il programma di Frecciarosa 2014 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.

Dicembre

- Il 14 dicembre l'Officina Manutenzione Corrente (OMC) ETR di Vicenza ha festeggiato il traguardo dei 100 anni dalla fondazione con un'apertura straordinaria alla cittadinanza che ha partecipato con almeno 4000 presenze.
- Con la legge Finanziaria 2015 (Legge 23 dicembre 2014 n. 190) è cessato il contratto di servizio pubblico nel settore del trasporto merci su ferro che Trenitalia aveva con il MIT. A partire dal 2015, le risorse destinate agli obblighi di servizio pubblico (100 milioni di euro) saranno attribuite al

Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) che provvederà a destinarle alla riduzione dei costi addebitati per il traghettamento ferroviario delle merci, per i servizi ad esso connessi e per il canone di utilizzo dell'infrastruttura dovuto dalle Imprese ferroviarie per l'effettuazione di trasporti delle merci, compresi quelli transfrontalieri, aventi origine e destinazione nelle regioni del Centrosud dell'Italia incluso Sardegna e Sicilia. Tale riduzione di oneri è determinata proporzionalmente ai treni/Km sviluppati dalle imprese ferroviarie.

QUADRO MACROECONOMICO

Il quadro macroeconomico globale nel 2014 ha mostrato, nel suo complesso, un andamento lento e irregolare: l'accelerazione di alcuni paesi ha compensato il rallentamento di altri, limitando la riduzione del ritmo di crescita generale. Dopo una graduale decelerazione nei primi mesi dell'anno, l'attività economica mondiale è tornata lentamente a crescere, per motivi in parte legati al buon andamento dell'economia statunitense, già avviata verso la ripresa. Restano deboli invece le economie emergenti, le quali hanno mostrato un'ulteriore riduzione del tasso di crescita rispetto ai livelli raggiunti negli ultimi anni, pur continuando a contribuire significativamente all'economia mondo. Secondo le ultime stime di Prometeia (gennaio 2015) il PIL mondiale è cresciuto ad un tasso del 3,1 per cento, invariato rispetto all'anno precedente e al di sotto delle aspettative.

Tra le economie avanzate, nel 2014 il PIL degli Stati Uniti, dopo una contrazione registrata nella prima parte dell'anno, in larga parte legata all'ondata di maltempo, è tornato a crescere, beneficiando di una politica monetaria accomodante, del rafforzamento dei consumi e degli investimenti produttivi e di un tasso di disoccupazione in forte diminuzione. In media d'anno il tasso di crescita, +2,5 per cento, indica che l'economia statunitense si è espansa ad un tasso maggiore dall'inizio della crisi. In Giappone la crescita economica annua dello +0,2 per cento, pur essendo positiva, si è posta al di sotto delle aspettative. Dopo un incoraggiante avvio nei primi mesi del 2014, quando la previsione di un aumento delle imposte indirette aveva indotto la domanda ad anticipare la spesa, nella seconda parte dell'anno l'andamento del ciclo economico è rallentato, a causa di una flessione degli investimenti solo parzialmente compensata da un modesto recupero dei consumi.

Nei paesi emergenti la crescita economica ha ridotto marginalmente il passo, mostrando un quadro frammentato tra le diverse aree. La caduta dei prezzi delle materie prime e l'elevata inflazione hanno ostacolato lo sviluppo dei paesi dell'America Latina, in particolare del Brasile. In un contesto di deterioramento della situazione geopolitica, l'applicazione delle conseguenti sanzioni e contro-sanzioni ha contribuito all'indebolimento dell'economia della Russia, con rilevanti ricadute per i paesi dell'Area euro. Nei paesi dell'Asia emergente la crescita è stata sostenuta principalmente dalla domanda interna e dall'impronta riformista di alcuni governi, come quello indiano. In Cina il prodotto interno lordo è aumentato del 7,4 per cento, inferiore di 1 decimo di punto percentuale rispetto agli obiettivi fissati dalle autorità governative, impegnate, tra l'altro, ad individuare un percorso di sviluppo sostenibile ed equilibrato, condotto mediante alcune riforme strutturali, improntate all'aumento degli investimenti pubblici (ferrovie ad alta velocità, autostrade, metropolitane) e dei consumi interni, piuttosto che alle tradizionali esportazioni.

Dati economici mondiali	2014	2013
PIL	(variazioni % su anno precedente)	
Mondo	3,1	3,1
Paesi Avanzati	1,7	1,3
USA	2,5	2,2
Giappone	0,2	1,6
Area euro	0,8	-0,4
Paesi Emergenti	4,4	4,7
Cina	7,4	7,7
India	5,8	4,7
America Latina	0,6	2,5
Commercio mondiale	2,4	2,7
Petrolio	(\$ per barile)	
Brent	99,4	108,6

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015

Nonostante la ripresa del ciclo economico mondiale nel secondo semestre dell'anno, è risultata debole la crescita del commercio internazionale, +2,4 per cento, inferiore alla crescita del PIL.

Per quanto riguarda il prezzo del petrolio, dopo una lunga fase di quotazioni elevate, nella seconda parte del 2014 esso ha subito una riduzione più rapida e netta rispetto alle altre materie prime. A determinare questa brusca caduta hanno concorso, da un lato, la continua crescita dell'offerta di greggio nei paesi arabi contemporaneamente all'incremento di oltre il 50 per cento della produzione di petrolio negli Stati Uniti (grazie all'innovativa applicazione di tecniche di frantumazione rocciosa – Shale Oil) e, dall'altro, la riduzione della domanda, quale effetto della deludente crescita di Giappone e Area Euro e il rallentamento dell'economia cinese.

Nell'Area euro la crescita è stata molto contenuta, discontinua e con differenze marcate tra i vari paesi, a causa della debolezza della domanda interna, in particolare degli investimenti, del livello minimo di inflazione e di un elevato tasso di disoccupazione.

Per contrastare questo andamento e, soprattutto, i rischi di una spirale deflazionistica, la Banca Centrale Europea ha adottato nel corso dell'anno una serie di misure straordinarie indirizzate a favorire l'afflusso di credito all'economia reale, in modo da favorire la ripresa degli investimenti, dei consumi e delle esportazioni.

Dati economici Area Euro	2014	2013
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	0,8	-0,4
Germania	1,4	0,2
Francia	0,4	0,4
Italia	-0,4	-1,9
Spagna	1,4	-1,3
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	0,4	1,3
Germania	0,8	1,6
Francia	0,6	1,0
Italia	0,2	1,2
Spagna	-0,2	1,5
Domanda interna (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	0,8	-0,9
Germania	1,6	0,8
Francia	0,5	0,3
Italia	-0,9	-2,9
Spagna	2,2	-2,7

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015

Sulla base degli ultimi risultati congiunturali, la crescita del PIL dell'Area Euro è stata in media d'anno dello 0,8 per cento, ma con apporti disomogenei dai vari Stati membri: ad una flessione registrata nelle maggiori economie (Francia e Italia), si è contrapposta una dinamica positiva nei paesi periferici tra cui la Spagna. La crescita della Germania ha registrato una variazione del PIL dell'1,4 per cento, superiore di 2 decimi di punto percentuale rispetto alle previsioni del governo. Pur avendo risentito della crisi Russia-Ucraina in misura maggiore di quanto atteso, l'economia tedesca ha potuto beneficiare di una forte domanda interna e del buon andamento delle esportazioni. Essa, dopo un avvio dinamico nella prima parte dell'anno (+0,8 per cento nel 1° trimestre) e un successivo periodo di debolezza registrato nei mesi estivi (-0,1 per cento nel 2° trimestre), si è stabilizzata positivamente nel secondo semestre del 2014 (+0,1 per cento nel 3° e 4° trimestre).

Mentre nell'Area Euro è in atto una modesta ripresa, in Italia l'attività economica permane stazionaria, pur mostrando sul finire dell'anno timidissimi segnali positivi, legati principalmente al forte calo del prezzo del petrolio (che si sta via via trasladando sui costi di produzione e, in ultima analisi, sui prezzi finali dei prodotti energetici), al deprezzamento dell'Euro (con i suoi sperati impulsi positivi sulla crescita delle esportazioni) e ad una politica monetaria espansiva.

La fase ciclica ha mostrato, nel corso del 2014, una crescita del Prodotto Interno Lordo che ha oscillato attorno allo zero nel 1° e nel 4° trimestre, con variazioni in territorio negativo nei trimestri centrali (2° e 3°), su cui ha influito l'acuirsi delle tensioni geopolitiche. Su base annua il PIL è diminuito dello 0,4 per cento, a sintesi di un contributo negativo della domanda interna (-0,9 per cento) gravata dalla brusca caduta degli investimenti (-1,1 per cento) e di un modesto aumento della domanda estera (export +2,0 per cento; import +0,5 per cento).

PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
<i>Variazioni %</i>				
PIL	0	-0,2	-0,1	0
Domanda interna	-0,3	-0,4	-0,3	0
Spesa delle famiglie e ISP	0,1	0,2	0,1	0,1
Spesa delle AP	-0,3	0,1	-0,3	-0,3
Investimenti fissi lordi	-1,1	-0,8	-1	-0,5
<i>costruzioni</i>	-1,1	-1,1	-0,9	-0,7
<i>altri beni di investimento</i>	-1,1	-0,5	-1,1	-0,3
Importazioni di beni e servizi	-0,7	0,9	-0,3	0,9
Esportazioni di beni e servizi	0,2	1,3	0,2	1,1

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2015

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Pur in un contesto in cui la ripresa dell'economia italiana stenta ancora ad avviarsi, il settore dei trasporti ha mostrato un andamento moderatamente positivo sia nel trasporto passeggeri sia nel merci.

Anche l'andamento della domanda di trasporto passeggeri è risultato in crescita. E' tornato a incrementarsi, dopo due anni di contrazione, il traffico aereo passeggeri, con circa 150 milioni di viaggiatori transitati nei 35 aeroporti italiani monitorati da Assaeroporti (+4,5 per cento rispetto all'anno precedente). Sul risultato complessivo ha inciso positivamente sia la componente nazionale, con un incremento del 2,5 per cento, sia la netta crescita del traffico internazionale. Quest'ultimo ha, infatti, mostrato un aumento del 5,9 per cento rispetto allo scorso anno, aumento al quale ha contribuito in modo particolare il + 7,5 per cento rispetto al 2013 registrato dal traffico con i paesi dell'Unione Europea. Con i suoi 38,5 milioni di passeggeri complessivamente transitati nell'anno, l'aeroporto internazionale di Roma Fiumicino si conferma come primo scalo nazionale. Segue l'hub di Milano Malpensa con circa 19 milioni di passeggeri (+5 per cento rispetto al 2013), di cui circa 16 milioni relativi al traffico internazionale, nonostante il "decreto Linate" che ha liberalizzato il traffico dall'aeroporto di Milano Linate alle città non capitali d'Europa. Sul versante del trasporto su gomma, dopo le contrazioni degli ultimi tre anni, la componente veicolare leggera chiude l'anno con un incremento dell'1,0 per cento rispetto al 2013, corrispondente ad un volume di circa 59 miliardi di veicoli-km leggeri. In ripresa si è mostrato anche il mercato delle auto, con circa 1,4 milioni di immatricolazioni nel 2014 (+4,2 per cento rispetto all'anno precedente), sostanzialmente imputabile alla crescita del settore noleggio piuttosto che di quello dei privati. E' invece risultato in rallentamento il trasporto marittimo crocieristico: secondo le previsioni Cemar, i crocieristi nei porti italiani sono diminuiti di circa dieci punti percentuali su base annua.

Il trasporto merci è stato caratterizzato da una lieve dinamica positiva, pur in presenza di una flessione della produzione industriale (-0,8 per cento). Nel settore aereo è proseguita la crescita del traffico, peraltro già in ripresa nel 2013, con un incremento annuo delle tonnellate movimentate del 5 per cento circa. Milano Malpensa si conferma al primo posto nella movimentazione delle merci con circa 460 mila tonnellate, pari a circa il 51 per cento delle tonnellate gestite a livello nazionale. Il traffico merci autostradale ha prodotto circa 17 miliardi di veicoli-km pesanti, corrispondente ad un incremento dello 0,7 per cento rispetto all'anno precedente. Segnali concreti si sono riscontrati anche nelle immatricolazioni di autoveicoli per il trasporto delle merci (+16,4 per cento su base annua). Anche il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani ha fatto registrare una dinamica positiva, con un incremento di circa l'1 per cento nel primo semestre dell'anno rispetto al primo semestre del 2013, sorretto soprattutto dal buon andamento del porto di Genova. Il comparto della logistica, trainato dall'incremento dell'export, ha mostrato infine una crescita dell'1,1 per cento in termini di fatturato.

I risultati di traffico delle principali imprese ferroviarie europee

La debole crescita economica nei paesi dell'Unione Europea ha complessivamente influenzato la domanda di mobilità soddisfatta dalle imprese ferroviarie: secondo i dati provvisori della International Union of Railways (UIC), si è verificata una leggera flessione dei volumi di passeggeri (-0,3 per cento in termini di passeggeri-km) ed un aumento dei volumi di merci (+0,9 per cento in termini di tonnellate-km).

Nel trasporto passeggeri, fatta eccezione per la RENFE (Spagna), che ha registrato una certa vivacità della domanda con una variazione positiva di circa cinque punti percentuali, le altre imprese ferroviarie hanno mostrato variazioni intorno allo zero. Da segnalare la crescita dei servizi ad Alta Velocità soprattutto in Francia, Germania, Italia e Spagna.

Nell'ambito del trasporto ferroviario merci, maggiormente legato all'andamento della congiuntura e collocato in un contesto più competitivo, spiccano i risultati ottenuti da SNCF (Francia), che ha conseguito un incremento dei propri traffici di circa due punti percentuali, a fronte di variazioni dei volumi intorno allo zero registrate dalle altre maggiori imprese ferroviarie europee. Considerando l'intero traffico nazionale ed internazionale, la DB AG (Germania) si è confermata al primo posto per volumi merci trasportati, con circa il 38 per cento delle tonnellate-km complessive di tutti i membri UIC europei. Molto minore è invece stata la quota (9 per cento) di SNCF (Francia); tra i paesi dell'est Europa si è distinta la PKP (Polonia) con circa l'11 per cento del traffico.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Passeggeri - Mercato

Il 2014 è stato caratterizzato da un consolidamento dell'offerta del segmento Mercato in un contesto di mercato competitivo del segmento dell'Alta Velocità. La politica di pricing per tutti i prodotti di questo segmento di mercato 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 le offerte: Speciale 2x1 per viaggiare, tutti i sabato e in occasione di particolari ricorrenze, in 2 al prezzo di 1, l'offerta Bimbi Gratis, dedicata alle famiglie, che consente ai minori di 15 anni di viaggiare gratuitamente e CartaFreccia Special, dedicata ai clienti fidelizzati, per viaggiare sulle Freccie con lo sconto del 50% rispetto al prezzo Base il martedì, il mercoledì ed il giovedì dalle ore 11.00 alle ore 14.00. Per i viaggi a bordo delle Freccie sono state confermate, inoltre, le offerte Andata e Ritorno in giornata e Andata e Ritorno Weekend.

A partire dal secondo semestre sono state introdotte due nuove offerte commerciali in abbinamento a CartaFreccia, CartaFreccia Young e CartaFreccia Senior, che offrono la possibilità di viaggiare con lo sconto del 20% rispetto al prezzo Base a bordo dei treni del servizio nazionale; CartaFreccia Young è la nuova card dedicata ai clienti fidelizzati che hanno meno di 26 anni, mentre, la CartaFreccia Senior è emessa per i clienti fidelizzati che hanno compiuto 60 anni.

Nel corso del 2014 sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei Buoni sconto elettronici: Happy Day 6 gennaio per acquisti su Trenitalia.com, il Buono sconto per la Festa della Donna, le campagne Buon compleanno CartaFreccia e Rinnova i consensi, durante il periodo estivo il Buono sconto Estate.

A fine 2014 è stata superata la soglia dei 4 milioni di clienti fidelizzati al programma CartaFreccia, che si è arricchito di vantaggi esclusivi, come i voli aerei nel catalogo premi e l'avvio del programma "Passaparola".

Il 2014, 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: Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio, Napoli e Sassuolo.

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 97,2%, nel 2013 era il 96,0%. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla società, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 94,1% in miglioramento rispetto ai risultati rilevati alla fine del precedente esercizio (93,6%).

In data 30 agosto 2014 è stato siglato l'accordo con EXPO Milano 2015 con il quale Trenitalia ha assunto il ruolo di "Official Global Rail Carrier" (vettore ufficiale) della manifestazione. In tale ambito è partita da Venezia Santa Lucia l'iniziativa del treno mostra ExpoExpress con cui in viaggio attraverso l'Italia è stata promossa l'Esposizione Universale, offrendo al pubblico incontri ed eventi. Tre le carrozze in viaggio: Live Expo, Food Expo e Casa Expo, su cui si sono tenuti incontri sul tema della salute, benessere e corretta alimentazione, oltre fornire informazioni attraverso racconti interattivi su temi ambientali e di sostenibilità. Dal 2015, poi, gli esterni dei treni freccia saranno pellicolati con il brand Expo facendo correre sui binari il logo della manifestazione.

Dalle stime elaborate dagli organizzatori, sono attesi all'Expo Milano 2015 oltre 20 milioni di visitatori e di questi circa il 32% raggiungerà il sito dell'Esposizione Universale in treno. Per rispondere in modo competitivo e sostenibile alle esigenze di mobilità di cittadini italiani e stranieri, durante i sei mesi dell'importante appuntamento mondiale, i principali collegamenti Frecciarossa e Frecciabianca effettueranno 37 fermate giornaliere a Rho-Fiera Milano, la stazione dell'EXPO, e l'intero sistema AV sarà potenziato per sfruttare il bacino ricettivo delle principali città turistiche italiane. Saranno potenziati anche i collegamenti con l'estero, in particolare, dalla Francia la sede dell'EXPO potrà essere raggiunta direttamente con i treni della Controllata Thello (Parigi – Venezia), mentre lato Svizzera i collegamenti saranno incrementati con otto nuovi treni da Ginevra, Basilea e Lugano. In occasione del EXPO Milano 2015 farà il suo esordio, con le prime corse tra Roma e Torino, il Frecciarossa 1000, il nuovo treno della flotta Trenitalia. I ticket d'ingresso all'Expo potranno essere acquistati, in un'unica soluzione, insieme ai biglietti ferroviari. Attraverso partnership e sinergie, sarà agevolata anche l'intermodalità con altri mezzi di trasporto.

Le principali novità introdotte nel corso del 2014 sono state:

- **Frecciarossa**

Sono prossime alla conclusione le lavorazioni di restyling per la realizzazione delle nuove vetture Bistrò, che stanno progressivamente sostituendo la carrozza ristorante tradizionale sull'intera flotta Frecciarossa. 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. I posti a sedere consentono l'effettuazione del servizio ristorante per i treni che sono nella fascia pranzo o cena durante il percorso, mentre, per i rimanenti treni, i posti sono disponibili per la prenotazione. Lo stato di avanzamento del progetto di restyling ha raggiunto circa l'80% delle carrozze ristorante e se ne prevede il completamento nel corso del 1° semestre 2015.

E' proseguita l'attività di consolidamento dei servizi internet WIFI e 3G e 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 sui monitor (georeferenziazione delle schermate, erogazioni ad intervalli temporali certi, palinsesto personalizzato per corsa commerciale). Si prevede il completamento del progetto entro il primo semestre 2015.

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 97,6%, nel 2013 era il 98,2%. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla società, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 96,1 in linea con il 2013.

- **Frecciargento**

A conclusione dell'allestimento della flotta ETR 600, ETR 610 e ETR 485 con gli apparati necessari per l'erogazione dei servizi multimediali di bordo, è stato lanciato il Portale Frecciargento con la stessa offerta di servizi già previsti nel Portale Frecciarossa: connessione internet WIFI gratuita, intrattenimento multimediale e informazioni di viaggio.

È proseguita l'attività di evoluzione e sviluppo del palinsesto dei monitor di bordo sui treni ETR 600 e ETR610 in totale analogia con il prodotto Frecciarossa. Anche il sito Frecciargento disponibile sui monitor touch screen dei vestiboli dei treni ETR600 e 610 con la descrizione dell'offerta, del prodotto, del pricing e dei servizi offerti ai clienti Frecciargento.

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 98,5%, nel 2013 era il 98,4%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,2% nel 2013 era 92,5%.

- **Freccibianca**

Sul prodotto Freccibianca si è concentrata l'attenzione sulla riduzione dei tempi di collegamento al fine di consentire ai clienti una ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza. Il collegamento attivato con una nuova coppia veloce tra Trieste C.le e Milano C.le viene effettuato in 3h 44'.

E' proseguito il processo di omogeneizzazione della nuova livrea Freccibianca e sono state implementate le migliorie al palinsesto degli annunci a bordo treno in totale analogia con i prodotti Frecciarossa e Frecciargento.

La percentuale dei treni Freccibianca giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata, a fine anno, superiore al 96%, nel 2013 era il 95,8%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92,5%, in linea con i risultati 2013.

- **Internazionale**

L'offerta Italia - Svizzera dal cambio orario di giugno 2014 è stata rinforzata con una nuova coppia Milano – Zurigo, nella fascia oraria pomeridiana, con una rimodulazione degli orari Milano – Zurigo a partire da giugno a causa dei lavori del potenziamento del tunnel del Gottardo.

Diverse poi sono state le iniziative promozionali per i collegamenti Italia Svizzera: "Happy Swiss train" nei week-end di maggio-giugno in 1° classe e Promo Mercatini di Natale.

Prosegue la vendita della promozione Thello che prevede per i viaggiatori che scelgono i treni notte Thello in partenza e arrivo a Venezia, Padova, Vicenza, Verona, Brescia e Milano con destinazione Parigi e Digione, agevolazioni per viaggi Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca.

La combinazione Frece-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. Dal 14 dicembre, poi, è stata attivata la nuova relazione da Milano a Nizza.

L'offerta Internazionale è stata infine caratterizzata dal ripristino parziale delle composizioni ordinarie ridotte, sia nel 2012 sia nel 2013, sui treni Germania Notte per consentire il completamento degli interventi di revisione del sistema di apertura e chiusura porte delle carrozze. Inoltre è stato reintrodotta il servizio posti a sedere sulla tratta Roma/Bologna – Monaco/Vienna.

Passeggeri Servizio Universale

In linea con quanto previsto dal Contratto di servizio per la lunga percorrenza, si è confermato per il 2014 il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Anche per il 2014, 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, Roma o Bologna in combinazione con un collegamento Notte da o per la Sicilia, Calabria o Puglia per una maggiore efficienza e garanzia della continuità territoriale. Da maggio, poi, è stata lanciata la tariffa Economy e la Super Economy per i treni Notte con price point dedicati ed è stata avviata una campagna di comunicazione "Notte a partire da 39 €" per i viaggi in cuccetta (49€ per i il Vagone letto).

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 94,6% ,evidenziando un significativo miglioramento rispetto all'anno precedente (90%).

Trasporto Regionale

Al 31 dicembre 2014 sono giunti a scadenza la maggior parte dei contratti di servizio con le Regioni. L'attività di negoziazione è in atto e si è in fase di formalizzazione di diverse intese volte al rinnovo dei contratti stessi. Nella maggior parte dei casi si stanno negoziando dei contratti "ponte" in vista delle gare attraverso le quali le Regioni hanno manifestato l'intenzione di voler procedere al fine della stipula dei nuovi contratti.

Per quanto concerne la regione Emilia Romagna si è ottenuta la proroga del Contratto di Servizio fino al 30 giugno 2016, mentre, lo scorso 20 ottobre 2014, è stata presentata l'offerta per la gara relativa ai servizi di trasporto.

Proseguono le consegne dei nuovi convogli secondo quanto previsto nei contratti di servizio con le Regioni; in particolare sono stati consegnati 29 complessi elettrici "Jazz" e 167 carrozze Doppio Piano "Vivalto"; anche la commessa dei complessi diesel "Swing" procede secondo gli impegni presi con le Regioni con l'attivazione dei primi treni entro marzo 2015.

E' necessario rilevare in generale che la maggior parte delle Regioni, seppure in diversa misura, svolgono in modo positivo il proprio ruolo di committente senza richiedere riduzioni consistenti dei servizi e garantendo la regolarità dei pagamenti, in modo da rendere disponibili i flussi di cassa previsti contrattualmente per supportare gli investimenti necessari al rinnovo della flotta. Alcune Regioni intervengono addirittura con fondi propri per l'acquisto di nuovi convogli e svolgono un ruolo attivo molto importante per il miglioramento continuo del reticolo di offerta.

In alcuni casi, per fortuna limitati, si devono invece lamentare i tagli importanti nei servizi richiesti per difficoltà di bilancio e ritardi nei pagamenti così consistenti da comportare il blocco 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, lo stesso non è stato rinnovato dal 2009. La società sta continuando ad erogare i propri servizi sulla base di indicazioni che il Ministero dei Trasporti e dell'Infrastruttura ha inviato a Trenitalia di anno in anno. Parallelamente procede la progressiva devoluzione delle competenze alle regioni a Statuto Speciale, infatti, a seguito dell'accordo di programma del 7 giugno 2012 tra la regione Sardegna ed i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla regione stessa e sono state avviate le negoziazioni per un affidamento diretto a Trenitalia. Analoga procedura è in corso con la Regione Sicilia.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti è risultata pari al 93%, in leggero miglioramento rispetto allo scorso anno (92%).

Anche i dati di *customer satisfaction* fanno registrare miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso ha raggiunto il 74,1% nel 2014 rispetto al 73,8% del 2013; per quanto riguarda invece la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un rilevante miglioramento passando dal 54,8 % del 2013 al 58,8% del 2014; solo qualche anno fa tale indice si attestava al 33%. Tale risultato è stato ottenuto dopo la rivisitazione completa dell'intero ciclo delle pulizie e dei numerosi cambi appalto operati negli esercizi precedenti.

Al fine di migliorare la qualità del servizio sono state intraprese una serie di iniziative ed investimenti per facilitare la fruibilità dei servizi, in particolare:

- è in fase avanzata il progetto per la dematerializzazione del titolo di viaggio riducendo il titolo di viaggio ad un mero *promemoria*. La dematerializzazione dei titoli di viaggio comporterà una riduzione dei costi di stampa, magazzino e distribuzione. Tale attività sarà completata nel corso del 2015.
- è stato completato il progetto di sostituzione delle vecchie emettitrici di biglietti self service con l'installazione di 1.280 nuovi apparati, dislocati nei principali punti di traffico ivi compreso alcuni punti interessati da flussi importanti, quali università e centri fieristici. Le nuove self service, oltre ad avere

qualità tecniche e di sicurezza nettamente superiori a quelle di vecchia generazione, garantiscono una notevole facilità di utilizzo da parte della clientela e permettono di acquistare, oltre che in contanti anche con carte di credito e di debito, tutta l'offerta commerciale nazionale della società.

- E' stata completata anche l'installazione delle nuove validatrici che permettono, tra l'altro, la possibilità di utilizzare anche nuove modalità di riconoscimento biglietti quali la lettura del codice a barre e card con microchip.
- E' stato completato in Piemonte il sistema di emissione degli abbonamenti elettronici integrati mediante card con microchip. Per l'emissione dei biglietti di corsa semplice il progetto sarà completato nel corso del 2015. Tale nuova modalità di vendita sarà estesa anche ad altre realtà regionali nel 2015. Continua l'ampliamento della rete commerciale, infatti, attraverso gli accordi sottoscritti con Lottomatica, Federazione Italiana Tabaccai e Sisal nel corso del 2014 il numero dei punti vendita dove poter acquistare i biglietti regionali ed abbonamenti ha raggiunto i 70 mila punti, presenti capillarmente su tutto il territorio nazionale.

Cargo

Il traffico ferroviario ha risentito della situazione congiunturale del mercato italiano con flessioni nei volumi di traffico per i trasporti Nazionali (convenzionali e intermodali marittimo e terrestre), mentre quelli internazionali sono risultati in crescita soprattutto per i maggiori flussi da e verso Germania, Austria, Olanda, Ungheria e Polonia.

Tra i settori merceologici i maggiori cali si sono concentrati nel trasporto del Siderurgico e del Chimico in conseguenza della grave crisi del settore della siderurgia italiana e della chiusura, in Italia, di molti impianti della chimica, mentre il trasporto di Materie Prime, Beni di Consumo per traffici in import di legname e cereali ed il settore Automotive hanno mostrato una migliore tenuta.

In questo scenario la posizione della Divisione Cargo è rimasta pressoché invariata rispetto al 2013 rimanendo orientata a mantenere un costante livello di offerta per il trasporto a treno completo con i medesimi volumi di produzione. Tali risultati sono stati raggiunti grazie alla fidelizzazione della clientela, 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 2014, oltre agli ordinari effetti della gestione, ha riflesso gli effetti economici conseguenti all'emanazione di norme/regolamenti 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, sono stati inoltre riflessi gli effetti della cessazione, a partire dal 2015, del Contratto di Servizio Merci nel settore Cargo con lo Stato.

I provvedimenti adottati in materia di energia elettrica da trazione (Delibera dell'AEG 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 stimato per 19 milioni di Euro con un impatto a regime, nel 2018, di oltre 70 milioni di Euro. Per quanto riguarda gli oneri di accesso all'infrastruttura AV la Delibera dell'ART ha determinato 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 con un effetto sul conto economico dell'esercizio stimato in circa 15 milioni di Euro e con un effetto dal 2015, di minori costi per circa 70 milioni di Euro.

La decisione da parte dello Stato di non rinnovare il Contratto di Servizio Merci ha determinato per Trenitalia una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di Euro, tale impatto potrà essere solo parzialmente compensato, dal 2015, attraverso l'azzeramento dei costi di accesso all'infrastruttura nel sud Italia e dei costi di traghettamento, determinati in misura proporzionale ai treni*Km sviluppati dalle imprese ferroviarie, per i servizi di trasporti con origine e/o destinazione nelle regioni del Centrosud. La nuova situazione originata con l'approvazione della Legge di Stabilità 2015, ha reso necessario una revisione del piano della Divisione Cargo al fine di verificare attraverso l'impairment test, il livello di recuperabilità del valore del capitale investito della Divisione. Da tali analisi è emersa la necessità di operare una svalutazione del valore degli assets pari a 185,2 milioni di euro.

Ne consegue che il risultato netto e l'EBIT riflettono negativamente gli effetti derivanti da tale partita di natura non ricorrente e che deriva unicamente da una modifica dello scenario di riferimento.

importi in milioni di Euro

	2014	2013	Variazione
Ricavi operativi	5.576,7	5.497,8	78,9
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.366,9	5.272,8	94,2
- Altri proventi	209,8	225,0	(15,2)
Costi operativi	(4.120,9)	(4.112,5)	(8,4)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.455,8	1.385,3	70,5
Ammortamenti	(958,3)	(932,7)	(25,6)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(209,5)	(20,8)	(188,6)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	288,0	431,7	(143,7)
Proventi ed oneri finanziari	(160,7)	(169,3)	8,6
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	127,3	262,4	(135,1)
Imposte sul reddito	(67,8)	(80,9)	13,1
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	59,5	181,5	(122,0)

L'esercizio 2014 registra un Risultato Netto positivo pari a 59,5 milioni di euro rispetto ad un risultato positivo del 2013 di 181,5 milioni di euro; come detto precedentemente il conto economico 2014 incorpora una rilevante svalutazione degli asset della Divisione Cargo conseguente all'esercizio di *impairment* per un valore pari a 185,2 milioni di euro. Il risultato netto ha poi beneficiato dell'iscrizione di ulteriori imposte differite attive per circa 19,2 milioni di euro.

Il Margine Operativo Lordo, che non risente di tali partite di natura non ricorrente, evidenzia un significativo incremento passando da 1.385,3 milioni di euro del 2013 a 1.455,8 milioni di euro del 2014 con un incremento del 5,1%, l'incidenza del Margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi per il 2014 si attesta al 26,1% in ulteriore crescita rispetto al 25,2% fatto registrare nel 2013 evidenziando, quindi, un ulteriore miglioramento della performance della gestione industriale.

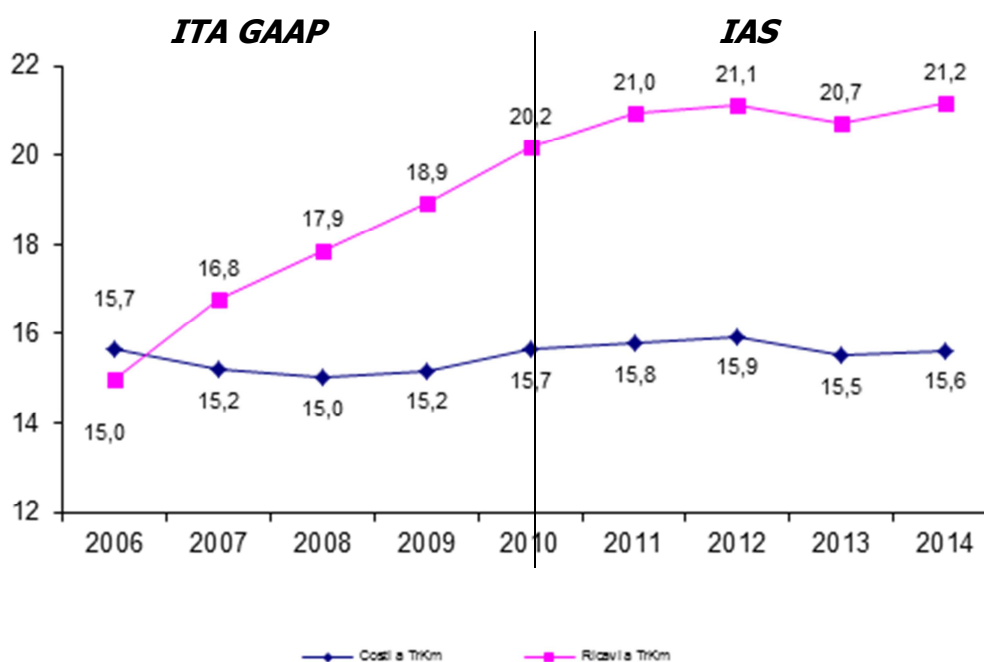
Il risultato operativo si attesta a 288,0 milioni di euro in riduzione rispetto allo scorso esercizio (431,7 milioni di euro). Tale risultato, come detto, risente significativamente della rilevazione della svalutazione degli asset della Divisione Cargo. Non considerando tale partita di natura non ricorrente il risultato operativo si sarebbe attestato a 473,2 milioni di euro registrando, così, un incremento del 3,2% rispetto all'esercizio precedente e con una incidenza sui ricavi operativi pari al 8,5% (7,9% nel 2013).

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 saputo mantenere e migliorare i suoi fondamentali economici rispetto ai periodi precedenti se si esclude l'effetto della svalutazione degli asset Cargo.

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, quote di mercato 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.

La Divisione Cargo di Trenitalia aveva proseguito nel suo complesso percorso, intrapreso negli anni precedenti, di razionalizzazione/riorganizzazione della propria struttura operativa con l'obiettivo di adeguarla alle esigenze del mercato. Le mutate condizioni intervenute nello scenario regolatorio (cessazione del Contratto di Servizio Merci a partire dal 2015) hanno portato alla definizione di un nuovo Piano della Divisione nel quale fossero nuovamente, seppur aggiornate, poste le basi per il raggiungimento di un nuovo equilibrio economico di natura strutturale. Sul versante mercato, la Divisione Cargo è il settore di Business della società che più degli altri ha risentito del perdurare della crisi economica e delle operazioni di ristrutturazione che stanno coinvolgendo rilevanti imprese industriali in Italia.

La tabella sotto riportata sintetizza l'evoluzione dei due principali indicatori economici della società. Si precisa che, per una corretta lettura dei valori unitari dei precedenti esercizi, i ricavi ed i costi operativi della tabella sotto riportati sono al netto dei riaddebiti a Trenord (anni 2010 e 2011) poiché relativi a partite di giro, a sostanziale saldo zero sul conto economico. Tale approccio consente una lettura non inficiata da costi non più afferenti la produzione di Treni Km di Trenitalia. Il dato è indicativo del percorso svolto dalla società verso uno stabile equilibrio economico pur nella complessa dinamica dei settori che la compongono.



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

Al fine di consentire una agevole comparazione tra i dati 2013 e quelli del 2014 senza gli effetti dell'impairment della Divisione Cargo sono riportati i principali indicatori economici:

importi in milioni di Euro

	2014	2013	Variazione
Ricavi operativi	5.576,7	5.497,8	78,9
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.455,8	1.385,3	70,5
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	473,2	431,7	41,5
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	244,7	181,5	63,2
ROI	5,8%	5,2%	0,6%
ROS	8,5%	7,9%	0,6%

Ricavi operativi

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

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

	2014	2013	Delta %
Divisione Passeggeri LH			
Ricavi Operativi (euro/milioni)	2.340	2.236	4,6%
Viaggiatori km (milioni):	19.920	18.862	5,6%
- di cui Servizio a mercato	15.665	14.550	7,7%
- di cui Servizio Universale contribuito	4.255	4.312	-1,3%
Treni km (migliaia)	77.976	77.531	0,6%
- di cui Servizio a mercato	54.498	53.888	1,1%
- di cui Servizio Universale contribuito	23.478	23.642	-0,7%
Divisione Passeggeri Regionale			
Ricavi Operativi (€/milioni)	2.663	2.711	-1,8%
Viaggiatori km (milioni)	18.691	18.890	-1,1%
Treni km (migliaia)	151.905	154.531	-1,7%
Divisione Cargo			
Ricavi Operativi (€/milioni)	623	637	-2,3%
Tonnellate km (milioni) (*)	14.694	14.953	-1,7%
Treni km (migliaia) (**)	33.714	33.115	1,8%
Altri Ricavi/Elisioni (***)	(49)	(86)	-43,2%
Ricavi Operativi Trenitalia	5.577	5.498	1,4%

(*) Comprende le ToKm estere.

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

(***) Le Elisioni si riferiscono alla neutralizzazione delle partite interdivisionali.

Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un incremento dell'1,8% attestandosi a fine esercizio a 5.366,9 milioni di euro, rispetto a 5.272,8 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2014	2013	Differenza %
Ricavi da Traffico	3.234,3	3.121,6	3,6%
Ricavi da Contratto di Servizio	1.992,6	2.021,7	-1,4%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	140,0	129,5	8,1%
Totale	5.366,9	5.272,8	1,8%

Ricavi da Traffico

Ricavi Passeggeri Long Haul:

Il settore della media e lunga percorrenza registra una performance positiva dei ricavi da traffico per 111,6 milioni di euro (+6,1%) rispetto al 2013. Tale andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di servizio:

- **Segmento Mercato:** Complessivamente si registra un incremento del 6,9% pari a +107,9 milioni di euro. Tale andamento deriva dall'incremento dei ricavi derivanti dai prodotti "Freccia" per circa 113,4 milioni di euro correlati principalmente al potenziamento dell'offerta sul sistema AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno. Il positivo andamento dei prodotti "Freccia" è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei ricavi relativi a servizi a bassa frequentazione e a marginalità negativa, che ha obbligato la società ad intraprendere un percorso di razionalizzazione degli stessi. Tale operazione ha riguardato, in particolare, alcuni treni InterCity giorni (-7,8 milioni di euro); in aumento invece i ricavi per i treni internazionali (+2,1 milioni di euro) mentre si confermano i ricavi del charter religioso del 2013.
- **Servizio Universale:** si rileva un incremento di 3,6 milioni di euro (+1,3%) confermando un trend quasi in linea con l'anno precedente.

Passeggeri Trasporto Regionale:

Nel 2014 il trasporto regionale ha fatto registrare dei ricavi da traffico sostanzialmente costanti (+0,1%) rispetto al precedente esercizio. La riduzione dei viaggiatori kilometro (-1,1%) è stata compensata dall'aumento delle tariffe (+0,9%). Per quanto concerne la produzione si registra una riduzione pari all'1,7%

dovuta principalmente ed a minori servizi richiesti da parte delle Regioni con conseguente riduzione anche dei corrispettivi e ad interruzioni straordinaria di linee.

Cargo:

Nell'anno la Divisione Cargo ha realizzato ricavi da traffico pari a 477,8 milioni di euro risultato che si colloca in linea con l'anno precedente. Sono stati realizzati 33,7 milioni di treni km complessivi con un lieve incremento (+1,8%) verso l'anno precedente. Di questi 6,1 milioni sono stati realizzati su territorio estero registrando un incremento di oltre il 25% verso l'anno precedente, dovuto principalmente all'incremento dei traffici internazionali da e per la Germania. Le Tonnellate Kilometro trasportate sono state, a fine anno, pari a 14,7 miliardi dato che ha subito una lieve flessione rispetto all'anno precedente (-1,7%). Il carico medio per treno si attesta a 436 tons/treno, in lieve flessione rispetto all'anno precedente (-3,5% vs 2013). I principali settori del business, che seguono le aree merceologiche di riferimento, hanno evidenziato l'andamento di seguito descritto:

- **Business Convenzionale**

I traffici del Convenzionale hanno fatto registrare nel 2014 una diminuzione di volumi pari al -1,3% rispetto al 2013 in termini di treni chilometro prodotti, con una riduzione di fatturato del -3,2% rispetto all'anno precedente.

Di seguito un'analisi dell'andamento nei principali segmenti del business convenzionale:

- **Segmento siderurgico:** il settore sconta la crisi delle grandi imprese industriali, il 2014 si è, quindi, chiuso con una flessione complessiva dei treni km pari al -7,8% verso il 2013 e una diminuzione dei ricavi del -6,5% verso l'anno precedente. Il traffico ferroviario del settore siderurgico, in gran parte legato alla produzione di acciaio (prodotti piani e lunghi), ha risentito sia del calo della domanda, sia delle riduzioni dei volumi generate dalla contrazione della produzione.
- **Segmento automobilistico:** il settore auto italiano è in crescita, supportato dal rilancio di FCA sul mercato domestico ed internazionale e dalla domanda di sostituzione di autoveicoli. Anche il trasporto ferroviario ha mostrato analoghi segnali di ripresa, con una forte crescita dei volumi in termini di treni km prodotti (+27,5% verso il 2013), in gran parte legati ai traffici in import dai Paesi di produzione in Est Europa, mentre risultano stazionari i volumi di traffico sul territorio nazionale per componentistica e furgoni. L'incremento dei ricavi è stato del +3,4% rispetto all'anno precedente.
- **Segmento chimico:** Il settore ha mostrato il perdurare di segnali di debolezza in tutta Europa, il trasporto ferroviario, da sempre collegato alle produzioni della sola chimica di base, si è chiuso con una flessione dei treni km complessivi pari al -12,7% verso il 2013 in gran parte legati ai volumi di traffico sul territorio nazionale e con una conseguente diminuzione dei ricavi pari al -10,9% rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda il traffico internazionale sia in import che in export i cali sono da imputarsi ai minori traffici di oli combustibili da e per la Germania e l'Austria.
- **Altri settori - Materie Prime e Beni di Consumo:** Il trasporto ferroviario del settore ha fatto registrare un aumento dei volumi in termini di treni km pari al +8,7% verso il 2013 in gran parte legato ai traffici

internazionali in Import dai Paesi Est Europa per legno e cereali consentendo di mantenere in volumi di fatturato rispetto all'anno precedente (+0,1% verso il 2013).

- ***Business Combinato***

I traffici del Combinato hanno fatto registrare nel 2014 complessivamente una flessione di volumi in termini di treni km pari al -3,2% sul territorio domestico verso l'anno precedente mentre il fatturato complessivo si è incrementato del +5,9% per effetto della componente legata ai traffici realizzati su territorio estero con contratti a gestione Trenitalia sino a destino.

Sul mercato europeo dei container, sia i porti del Nord Europa (Amburgo, Rotterdam, Zeebrugge) sia quelli del mediterraneo, spagnoli e francesi (Algeciras, Barcellona, Valencia, Marsiglia), hanno aumentato i livelli di traffico rispetto al 2013. I porti italiani hanno mostrato una buona tenuta di volumi di TEU movimentate soprattutto nell'area ligure e veneta.

Ricavi da Contratto di Servizio

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) si riducono di circa 29,1 milioni di euro (-1,4%) rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni a Statuto Ordinario registrano un decremento complessivo di 2,9 milioni di euro. Tale riduzione è riconducibile prevalentemente alla minore produzione (-1,7%), parzialmente compensata dall'incremento dei corrispettivi legati ai meccanismi di indicizzazione contrattuale.

Per quanto riguarda i corrispettivi a valere dei contratti di servizio della Media Lunga Percorrenza e della Cargo non si evidenziano sostanziali variazioni rispetto all'anno precedente.

I corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Valle d'Aosta) e servizi indivisi del Triveneto si riducono per circa 24,5 milioni di euro.

Il Contratto di Servizio con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale attende di essere rinnovato dal 2009, mentre, la società sta continuando ad erogare i propri servizi sulla base di indicazioni che lo stesso Ministero ha rinnovato di anno in anno richiedendo a Trenitalia una produzione di trenikm pari a quella del 2011. 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 la rendicontazione degli stessi. Anche per il 2014 la differenza tra gli stanziamenti e la produzione dei servizi è pari a circa 25 milioni di Euro sui quali la società ha operato una prudente valutazione. 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 ed i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla regione stessa. Analoga procedura è in corso con la Regione Sicilia. Sulla base degli ultimi provvedimenti normativi restano a carico dello Stato i servizi indivisi, mentre per i servizi resi per la Valle d'Aosta sono in corso di individuazione le procedure per trasferire alla Regione le risorse economiche.

Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un incremento complessivo di 10,6 milioni di euro rispetto al 2013. Tale incremento deriva prevalentemente dall'effetto combinato delle variazioni delle seguenti nature di corrispettivo:

- incremento dei servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi (+18,7 milioni di euro), riferibili prevalentemente all'aumento di servizi di manutenzione erogati dalla Direzione Tecnica della Società a favore di Trenord S.r.l.;
- decremento per servizi di scorta manovra e condotta riconducibili ai servizi erogati a Trenord S.r.l. (-6,9 milioni di euro);
- decremento dei corrispettivi per binari di raccordo (-1,9 milioni di euro).

Altri Ricavi

Gli Altri Ricavi registrano un decremento di 15,2 milioni di euro rispetto al 2013. Rispetto all'esercizio 2013 di seguito si riportano le principali variazioni per la maggior parte ascrivibili alla modifica intercorsa tra i due esercizi nella gestione di alcune partite non rientranti nell'ambito della gestione caratteristica:

- riduzione proventi derivanti dalla rottamazione del materiale rotabile per 9,9 milioni di euro;
- riduzione penali a clienti e fornitori per inadempimenti contrattuali per 14,8 milioni di euro;
- decremento di provvigioni attive su vendita biglietti per 1,6 milioni di euro;
- riduzione dei corrispettivi per servizi generali e riaddebiti per complessivi 5,3 milioni di euro nei confronti di Trenord S.r.l. (-2,9 milioni di euro), Thello Sas (-4,8 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento di servizi erogati a favore di terzi per 2,6 milioni di euro;
- incremento degli indennizzi assicurativi per 13,1 milioni di euro;
- si segnalano infine, i corrispettivi di natura non ricorrenti per la vendita di certificati energetici per 1,6 milioni di euro ed un risarcimento danni derivante da un cartello anticoncorrenziale per 1 milione di euro.

Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un lieve incremento, rispetto al 2013, pari a 8,4 milioni di euro (+0,2%).

Tale effetto è determinato dalle dinamiche sotto riportate:

Il **costo del personale** registra un miglioramento di 19,2 milioni di euro (-1%). Tale riduzione è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto quali:

- minori costi per riduzione dell'organico medio (FTE) di 1.658 risorse con un effetto positivo di circa 92,6 milioni di euro;
- maggiori costi per 44,7 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;
- minori ricavi per rimborsi di personale distaccato presso altre società del gruppo per 8,9 milioni di euro;
- maggiori costi collegati al personale per 0,8 milioni di euro;

- maggiori costi relativi ad "accantonamenti e rilasci" di fondi per 6,5 milioni di euro dovuti all'effetto del rilascio del 2013 di fondo per 11,6 milioni di euro (non presente nel 2014) parzialmente compensato dai minori costi del contenzioso del lavoro per 5,3 milioni di euro;
- maggiore costo per adeguamento al fondo di sostegno al reddito per 12,9 milioni di euro a seguito dell'accordo siglato con le OO.SS. il 23 maggio u.s. per il quale è stato prolungato il periodo di validità degli accordi sottoscritti nel 2013, determinando la collocazione nel Fondo di ulteriori 82 risorse;

Gli **altri costi** al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di revamping del materiale rotabile, registrano un incremento pari a 27,6 milioni di euro (1,3%). Su tale voce hanno influito:

- minori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 17,6 milioni di euro per effetto della riduzione dei costi di accesso all'infrastruttura la cui variazione è di 34,3 milioni di euro a seguito della riduzione del costo unitario del pedaggio sulle tratte AV e per la riduzione dell'offerta commerciale del trasporto regionale; tale riduzione è stata parzialmente compensata da maggiori costi per energia elettrica per la trazione pari a 18,6 milioni di euro a seguito della Delibera AEG 12/2013. Si registrano, infine, sopravvenienze attive per conguagli costi di energia per esercizi precedenti per 7 milioni di euro, minori costi per l'acquisto di carburanti per 8 milioni di euro effetto sia di minori consumi (-6 milioni di euro, a seguito della riduzione della trazione diesel sulle tratte regionali) sia di minor prezzo (-2 milioni di euro, per la riduzione del prezzo medio di acquisto, -3,1%), maggiori costi per autoservizi sostitutivi per 7 milioni di euro e per noli di materiale rotabile per 6,4 milioni di euro;
- maggiori costi per 11,7 milioni di euro per sous-traitance in ambito del business Cargo a seguito, all'incremento dei traffici a gerenza estera sino a destino;
- maggiori costi collegati al processo manutenzione del materiale rotabile per 19,8 milioni di euro sostanzialmente originate dalle maggiori prestazioni verso altre imprese;
- maggiori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione per circa 6,5 milioni di euro relativi in massima parte a provvigioni di vendita per le agenzie di viaggio per 1,6 milioni di euro, a provvigioni passive per traffico internazionale per 2 milioni di euro e ai costi legati ai servizi accessori alla circolazione (servizi per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità e altri servizi di informazione) per 1,4 milioni di euro;
- maggiori costi per i servizi a bordo treno (+2,5 milioni di euro) legati all'incremento dei costi per i servizi di ristorazione e di welcome drink per effetto dell'aumento dei viaggiatori trasportati (+7,7% di viaggiatori rispetto all'anno precedente sui treni a Mercato); i maggiori costi per i servizi a bordo treno sono stati parzialmente compensati dalla riduzione del costo del servizio di accompagnamento sui treni notte (-0,7 milioni di euro), in massima parte per effetto della riduzione dell'offerta commerciale (-1,4% di treni rispetto all'anno precedente sui treni notte).

Ammortamenti

Gli ammortamenti si incrementano di 25,6 milioni di euro. Tale variazione è determinata dagli ammortamenti relativi alla capitalizzazione della manutenzione incrementativa dell'esercizio 2014 che incidono per 40,7 milioni di euro circa, mentre il differenziale (-15,1 milioni di euro) è correlato all'effetto combinato dei nuovi investimenti e della cessazione del processo di ammortamento di alcuni beni.

Perdite di valore

Le perdite di valore si incrementano 188,6 milioni di euro, tale variazione è riconducibile per 185,2 milioni di euro alla svalutazione operata sugli asset della Divisione Cargo a seguito dei risultati dell'Impairment test di cui già si è detto in precedenza, mentre, l'ulteriore differenza è correlata all'incremento delle svalutazioni di materiale rotabile (10,4 milioni di euro) parzialmente compensata dalla riduzione delle svalutazioni di impianti d'officina (-2,3 milioni di euro) e di immobilizzazioni in corso (-4,8 milioni di euro).

Gestione finanziaria

Il risultato della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 8,6 milioni di euro. Tale risultato è ascrivibile alla componente oneri finanziari che evidenzia un miglioramento di 26,3 milioni di euro, parzialmente compensato dalla riduzione dei proventi finanziari che registrano una diminuzione rispetto all'anno precedente di 17,7 milioni di euro.

La riduzione dei proventi finanziari è dovuta prevalentemente alla diminuzione delle differenze positive di cambio pari a 16,7 milioni di euro correlate all'operazione di riduzione del Capitale Sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250), avvenuta il 16 gennaio 2013, alla riduzione dei dividendi dalla controllata TX Logistik per 1,7 milioni di euro, parzialmente compensata dalla rilevazione di interessi attivi sul credito verso l'erario derivante dal rimborso dell'imposta di registro relativa ad anni precedenti per circa 2,5 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 14,6 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del tasso medio dell'indebitamento a medio e lungo termine che è passato dal 2,75% dell'esercizio 2013 al 2,58% dell'esercizio 2014 con un beneficio a conto economico stimabile in circa 9,5 milioni di euro e alla riduzione dell'esposizione media che ha prodotto minori oneri per 5,1 milioni di euro.

La gestione finanziaria, inoltre, ha beneficiato di un maggiore peso dell'indebitamento a breve termine, meno oneroso, e delle opportunità offerte dall'andamento al ribasso dei tassi di interessi anche a seguito della graduale sostituzione, nell'ambito delle operazioni di copertura dal rischio tassi di interesse, di contratti SWAP con contratti "collar" ed "ircap" che hanno consentito di meglio usufruire del favorevole andamento dei tassi di mercato. L'andamento del costo dell'indebitamento è influenzato, tra l'altro, dai maggiori oneri correlati alla componente del debito legata al finanziamento sottoscritto con la Capogruppo, per complessivi 600 milioni di euro, a valle dell'emissione dei bond sul *MTN program* avvenuta nella seconda parte del 2013 il cui costo medio "all in" si è attestato al 4,26%.

Nell'ambito delle operazioni di copertura si registra un effetto positivo a conto economico della componente time value dei derivati per circa 1,9 milioni di euro.

L'interest cost del TFR si decrementa complessivamente di 2,2 milioni di euro, conseguente all'effetto combinato della riduzione della componente di costo legata all'entità del debito residuo all'inizio dell'esercizio pari a 935,4 milioni di euro (l'anno precedente era pari a 1.077,4 milioni di euro) che ha generato un effetto positivo stimabile in circa 3,2 milioni di euro, parzialmente, compensato dall'effetto correlato all'aumento del

tasso applicato, passato dal 2,05% del 2013 al 2,25% (tasso medio) del 2014, che ha prodotto un effetto negativo stimato in circa 1 milione di euro.

Si segnala, infine, l'effetto positivo, per 8,9 milioni di euro, derivante dalla riduzione della svalutazione della partecipazione della controllata Thello S.a.S, rispetto al 2013, per minori perdite registrate da parte della società.

Imposte sul reddito

Il carico fiscale del periodo si decrementa di 13,1 milioni di euro. Tale decremento è correlato alle seguenti dinamiche:

- Le imposte sul reddito dell'esercizio presentano una lieve variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente (+2,7 milioni di euro) anche se, entrando nel dettaglio delle stesse, si evidenzia che il carico fiscale IRAP si riduce di circa 3,4 milioni di euro, mentre quello IRES si incrementa di circa 6,1 milioni di euro a seguito delle variazioni nelle relative basi imponibili;
- Variazione positiva per 19,2 milioni di euro derivante dall'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 2015 e del piano 2016, la potenziale recuperabilità nel solo arco temporale descritto.

Si segnalano infine variazioni negative per 6,4 milioni di euro derivanti dalla rilevazione di aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti definite con la presentazione delle relative dichiarazioni nel corso del 2014.

Stato patrimoniale riclassificato Bilancio

<i>importi in milioni di Euro</i>	31.12.2014	31.12.2013	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	749,2	952,4	(203,2)
Altre attività nette	(528,3)	(536,4)	8,1
Capitale circolante	220,9	416,0	(195,1)
Immobilizzazioni tecniche	8.878,3	8.991,6	(113,3)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	144,2	144,2	(0,0)
Capitale immobilizzato netto	9.022,5	9.135,8	(113,3)
TFR	(1.010,4)	(952,2)	(58,2)
Altri fondi	(207,7)	(267,1)	59,4
TFR e Altri fondi	(1.218,1)	(1.219,3)	1,2
CAPITALE INVESTITO NETTO	8.025,3	8.332,5	(307,2)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	1.356,8	1.068,8	287,9
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	4.594,4	5.172,2	(577,8)
Posizione finanziaria netta	5.951,2	6.241,0	(289,9)
Mezzi propri	2.074,1	2.091,5	(17,4)
COPERTURE	8.025,3	8.332,5	(307,2)

Capitale investito Netto

Il Capitale Investito Netto si decrementa di 307,2 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2013. Tale variazione deriva dal decremento del capitale circolante per 195,1 milioni di euro e del capitale immobilizzato netto per 113,3 milioni di euro, parzialmente compensata dalla diminuzione del TFR e degli Altri Fondi per 1,2 milioni di euro.

Capitale Circolante netto gestionale: il Capitale Circolante Netto gestionale si decrementa di 203,2 milioni di euro, tale variazione è dovuta alle dinamiche dei saldi di seguito riportati:

- decremento dei crediti commerciali di circa 166,2 milioni di euro riconducibile ad una diminuzione dei crediti nei confronti delle Regioni (-248,4 milioni di euro) parzialmente compensata da un incremento dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (+130,7 milioni di euro); si segnala, infine, una diminuzione degli altri crediti commerciali (-48,6 milioni di euro). La diminuzione dei

crediti verso le Regioni ha interessato, in maniera significativa, sia la componente scaduta (-213,9 milioni di euro) sia la componente a scadere (-34,5 milioni di euro). Nonostante la situazione sia migliorata si evidenzia, altresì, il permanere di livelli di scaduto di alcune Regioni divenuti ormai patologici. La società, oltre ad aver intrapreso idonee procedure legali a tutela del patrimonio aziendale e finalizzate alla riscossione dei crediti, ha concordato con alcune di esse piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato;

- l'entità del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha raggiunto livelli non più fisiologici (euro 432,7 milioni) in conseguenza della mancata liquidazione delle prestazioni connesse al Servizio relativo al trasporto pubblico locale;
- i debiti commerciali, infine, sono aumentati di 37,9 milioni di euro per effetto, prevalentemente, dell'incremento dei debiti v/fornitori terzi (+ 42,2 milioni di euro).

Le Altre Attività (Passività) Nette: si incrementano di 8,1 milioni di euro, prevalentemente, per effetto:

- incremento dei crediti per imposte anticipate per 5,9 milioni di euro derivante dall'effetto combinato dell'aumento dovuto alla rilevazione del credito per le maggior imposte differite attive per 19,2 milioni di euro, parzialmente compensato dal decremento registrato in seguito all'adeguamento del valore dei derivati al *fair value* (-13,3 milioni di euro);
- decremento dei debiti verso il personale per 8,6 milioni di euro dovuto all'effetto della diminuzione dei debiti Vs il fondo bilaterale relativi ai progetti che stanno volgendo a conclusione (-32,5 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento dei debiti verso il personale per competenze accessorie in maturazione e ferie maturate e non godute (+23,9 milioni di euro).

Capitale Immobilizzato Netto: l'andamento del Capitale Immobilizzato registra un decremento complessivo di 113,3 milioni di euro. Tale variazione è riconducibile per 185,2 milioni di euro alla svalutazione operata sugli asset della Divisione Cargo per i risultati dell'Impairment test svolto a seguito della revisione del piano della Divisione Cargo; e per 71,9 milioni di euro all'incremento delle immobilizzazioni tecniche, attribuibile al valore degli investimenti netti contabilizzati nel periodo (circa 1.054,0 milioni di euro) al netto degli ammortamenti per 958,3 milioni di euro e delle altre svalutazioni del periodo per 23,8 milioni di euro.

TFR e Altri fondi: i Fondi si riducono di 1,2 milioni di euro rispetto al 2013, tale variazione è dovuta:

- all'incremento del Fondo TFR di 55,9 milioni di euro derivante principalmente dalla rilevazione dell' "interest cost" per 19,6 milioni di euro; nonché dalla perdita attuariale per 81,5 milioni di euro, parzialmente compensato dall'utilizzo del fondo TFR per 45,1 milioni di euro a seguito di cessazioni del rapporto di lavoro e anticipazioni corrisposte. Il valore della perdita attuariale è principalmente correlato alla modifica del tasso di attualizzazione del Fondo che ha comportato un incremento del valore dello stesso, portandolo ad essere maggiore del valore del debito maturato alla data; il controvalore dell'adeguamento ha interessato la riserva di patrimonio netto;
- al decremento degli altri fondi per 59,4 milioni di euro circa prevalentemente attribuibile alla riclassifica a debiti verso il personale della quota del fondo ristrutturazione industriale per progetti già attivati per 34,7 milioni di euro e dal decremento del fondo imposte differite per 23,5 milioni di euro.

Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 5.951,2 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2014, un miglioramento di 289,9 milioni di euro. Nel corso del 2014 la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positivo per 983,6 milioni di euro. La gestione corrente ha risentito degli effetti positivi relativi ad un parziale recupero nei pagamenti da parte delle Regioni che ha consentito di ridurre il livello dello scaduto; viceversa ha negativamente risentito dei ritardi accumulati da parte del Ministero dell'Economia nella regolazione finanziaria dei crediti per corrispettivi a valere dei Contratti di Servizio.

Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 558,8 milioni di euro dagli investimenti, per 135,4 milioni di euro dalla gestione finanziaria, ed ha beneficiato per 17,2 milioni di euro di contributi in conto investimento.

Nell'ambito della composizione della Posizione Finanziaria Netta si segnala altresì il rimborso di prestiti a medio lungo termine per 256,4 milioni di euro ed un decremento della componente a breve termine per 33,4 milioni di euro.

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 il prospetto di riconciliazione tra i mezzi propri ed il patrimonio netto civile.

	2014	2013	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	2.074,1	2.091,5	(17,4)
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	(124,2)	(174,7)	50,5
Patrimonio netto civile	1.949,9	1.916,8	33,1

I mezzi propri esposti nel riclassificato si decrementano di 17,4 milioni di euro per effetto delle seguenti variazioni intervenute:

- diminuzione della riserva per utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, pari a 61,6 milioni di euro;
- riduzione netta di 15,3 milioni di euro correlata alla variazione del debito per derivati inclusi nei mezzi propri pari a 50,5 al netto della riserva di Cash Flow Hedge sui derivati pari a 35,2 milioni di euro;
- rilevazione del risultato economico dell'esercizio pari a 59,5 milioni di euro.

RISORSE UMANE

La consistenza del personale della società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 31.802 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	Addetti	Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenze al 31.12.2013	28.690	3.546	253	32.489
Incrementi	115	108	14	237
Decrementi	(734)	(161)	(29)	(924)
Consistenze al 31.12.2014	28.071	3.493	238	31.802

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 rapporto di lavoro, dalla realizzazione dei progetti relativi all'attivazione del Fondo di Sostegno al Reddito e da trasferimenti infragruppo.

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

Trenitalia (*)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
FTE	50.183	49.243	46.273	43.737	40.925	37.549	35.770	33.665	32.139

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

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

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

Come evidenziato nei precedenti bilanci nel novembre 2010 venne raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito nel corso del 2010 e 2011 di avviare le procedure sindacali territoriali e di raggiungere gli accordi che hanno individuato i lavoratori in esubero da esodare attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, a partire da Marzo 2011.

Nel corso del mese di luglio 2013 è stato sottoscritto tra il Gruppo FS e le Organizzazioni sindacali un ulteriore accordo per l'attivazione delle procedure negoziali per la risoluzione del rapporto di lavoro ed accesso alle prestazioni straordinarie del fondo di sostegno del reddito e dell'occupazione per i dipendenti delle società del Gruppo FS che avessero maturato i requisiti minimi contributivi. A seguito, poi, dell'accordo siglato con le OO.SS. il 23 maggio 2014, con cui si è convenuto di richiedere al Comitato Amministratore del Fondo stesso la convocazione di una seduta straordinaria finalizzata ad estendere al 2014 l'operatività degli accordi territoriali sottoscritti nell'anno 2013, è stata possibile la collocazione al fondo di ulteriori 83 risorse.

Gli interventi straordinari del Fondo nell'esercizio 2014, connessi al processo di riorganizzazione produttiva della Società, hanno riguardato 281 risorse di tutti i settori di attività (escluso l'esercizio), di questi, 199 risorse

hanno avuto accesso alle prestazioni del Fondo derivanti da code di progetti del 2013, alle quali si sono aggiunte ulteriori 83 risorse derivanti dalla proroga dei Progetti 2013 di cui si è detto precedentemente.

Continua, poi, l'intensa attività relazionale con le strutture INPS per il funzionamento delle procedure di gestione del Fondo che hanno consentito gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati. Gli effetti economici derivanti dagli oneri previsti per l'attivazione dei progetti sopra richiamati sono stati iscritti in bilancio.

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 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 2014 ha generato complessivamente circa 147.470 giornate uomo (138.500 gg/uomo nel 2013) e registrato circa 130.350 giornate partecipazioni (128.000 gg/partecipazioni nel 2013). 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 nel personale in modo coerente con le esigenze dei processi di Business: l'attenzione al cliente interno ed esterno, 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
- Sviluppare una cultura della Qualità intesa come sistema di gestione dei processi integrato

La formazione si è avvalsa di contributi Fondimpresa per un totale di 4,3 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:

- Formazione 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.
- Formazione manageriale: formazione su competenze tipicamente gestionali, comportamentali, relazionali. E' destinata ai dirigenti e ad altri profili che necessitino di sostegno a ruolo o accompagnamento nei momenti di crescita o a valle delle fasi di valutazione.
- Formazione tecnico-professionale: interventi formativi finalizzati a far acquisire le competenze tecnico/professionali, sia pratiche che teoriche, essenziali a svolgere la propria attività lavorativa, quali le abilitazioni e aggiornamenti tecnico professionali per personale di condotta, verifica, accompagnamento e formazione treni, la formazioni agli Istruttori e ai Tutor e la formazione per la sicurezza del lavoro con particolare riferimento alla certificazione dei responsabili e degli addetti del servizio prevenzione e protezione.

Quest'anno particolare attenzione è stata dedicata alla Formazione per la prevenzione delle aggressioni, rivolta al personale di Protezione Aziendale, al personale di Bordo in maniera mediata e diretta; alla Formazione per risorse dei processi manutentivi, ingegneri e quadri, per lo sviluppo di capacità di natura manageriale ed alla formazione per la diffusione di metodologie per l'ottimizzazione dei processi (LSS, Tempi e Metodi).

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:

- 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 con il corrispondente periodo dell'anno precedente;
- sono state emanate varie procedure in materia di salute e sicurezza ed è stato istituito l'Albo degli Istruttori in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro di Trenitalia;
- in ambito *International Union Railways* (UIC) il gruppo di lavoro "*statistics on accidents at work*", coordinato da Trenitalia, ha definito i criteri e la metodologia per la raccolta e gestione dei dati degli infortuni sul lavoro applicabile alle società ferroviarie europee. Il lavoro svolto consentirà, dal 2015, la costituzione di una banca dati degli infortuni sul lavoro in ambito UIC;
- formazione dei preposti al fine di sviluppare la loro cultura sulla Sicurezza: Progetto "*Safety Leadership. Sviluppo cultura della Sicurezza*". L'iniziativa ha coinvolto il personale che ricopre ruoli di coordinamento delle risorse (Preposti) in tutti i settori (Manutenzione, Produzione, Commerciale);
- proseguimento nell'attività di formazione con particolare attenzione alla formazione sui sistemi di gestione per la salute e sicurezza del lavoro.

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 prefissati sulla riduzione del numero degli infortuni (- 3%) e dell'indice di incidenza (- 2%), come rappresentato nella seguente tabella.

Purtroppo nel corso del 2014 si è registrato un infortunio mortale che si è verificato a Firenze nel corso di una operazione di manovra. Al riguardo si precisa che l'incidente è stato provocato da errore umano. La società ha, comunque, avviato percorsi formativi di approfondimento sulle attività di manovra e sui relativi rischi operativi.

Tipologia	2014	2013	Variazione
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	1.137	1.307	- 13,01 %
Indice di incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	35,38	38,68	-8,53 %
Di cui Numero infortuni mortali	1	1	0

POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro

Nel corso dell'anno 2014, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente verso i seguenti aspetti:

- la società ha gestito costantemente e con successo le attività di implementazione, attuazione e miglioramento del proprio Sistema di Gestione Integrato in materia di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro, conseguendo il rinnovo della certificazione del Sistema. Nell'ultimo trimestre dell'anno, la società ha sostenuto la visita dell'organismo di certificazione (accreditato da ACCREDIA) che ha visto coinvolte 25 delle 50 Unità Produttive aziendali, per un totale di 115 giorni di audit. Inoltre, la società ha provveduto nel corso dell'anno ad aggiornare ed emanare 22 disposizioni operative, concernenti la gestione degli aspetti ambientali significativi che la vedono coinvolta.
- I progetti formativi realizzati nel corso del 2014 sono stati 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 ambientale ed in particolare: in materia di diritto ambientale, emissioni in atmosfera e sostanze lesive fascia ozono e gas effetto serra, difesa del suolo e sostanze pericolose (amianto) e gestione dei rifiuti. Le ore di formazione erogate sono state pari a 11.650 ore e hanno visto il coinvolgimento di 2.370 risorse.
- *Emission Trading System*: nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato sono stati ridefiniti, dal Rappresentante dell'Alta Direzione (RAD), gli obiettivi aziendali per il 2014 di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra rilasciate dagli impianti fissi e delle emissioni specifiche da trazione. Relativamente al consuntivo dell'anno 2013 è stato consolidato il raggiungimento dell'obiettivo con un valore specifico di emissione inferiore ai 36 gr CO₂/Unità di traffico. Nell'aprile del 2014, con riferimento all'anno 2013, si è provveduto a restituire al Ministero dell'Ambiente un numero di diritti ad emettere pari a 12.391, tramite accesso al Registro dell'Unione delle quote di CO₂ e delle emissioni. Rispetto a quanto emesso nell'anno 2013, la Società ha contenuto le proprie emissioni in misura del 6%. Entro il 30 aprile 2015 si stima saranno restituite complessivamente un numero di quote pari a 6.500 (tale calcolo sarà certificato entro il 31 marzo da un Organismo Indipendente). E' opportuno segnalare che a partire dal 1° gennaio 2013 (inizio della terza fase di attuazione del Sistema ET) il volume di quote di emissioni assegnate dal Comitato Nazionale ET a ciascun impianto si è ridotto e si ridurrà progressivamente nel tempo. Per tale motivo, a partire dall'anno 2014, per le emissioni rilasciate nel 2013, il confronto sarà effettuato con il dato relativo all'anno precedente.
- Nel corso del mese di aprile le Officine di Verona, Foggia e Foligno hanno ottenuto i 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 cui 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 (12.352) per un controvalore di circa 1,6 milioni di euro.
- Nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato sono stati definiti specifici obiettivi divisionali di tutela della risorsa idrica e riduzione dei consumi di acqua. L'indicatore relativo all'anno 2014 è stato modificato rispetto a

quello dell'anno precedente con la definizione dei consumi tipici per ora lavorata. I consuntivi per la verifica degli obiettivi saranno disponibili nel primo semestre 2015. Nel corso dell'anno è proseguito lo svolgimento delle attività mirate all'ottimizzazione dei consumi di acqua e alla razionalizzazione delle reti fognarie, previa mappatura delle reti stesse.

- Relativamente ai siti pilota individuati nel progetto "Impianto Verde", sono stati elaborati i capitolati per l'installazione degli impianti fotovoltaici previsti dal progetto e sono stati pubblicati i bandi di gara per l'aggiudicazione degli appalti. Nell'impianto "IMC ETR 500" di Milano Martesana è entrato in esercizio il primo impianto fotovoltaico.
- E' stato concluso in 14 officine l'installazione di un sistema di rilevazione a distanza dei consumi di energia, per la successiva gestione su piattaforma informatica. Il nuovo sistema consente di rilevare in real time le anomalie di consumo e di mettere in atto le necessarie misure correttive
- 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 2014, 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 2014 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 i temi della qualificazione professionale del personale che svolge attività di sicurezza e della gestione del rischio per l'inserimento di maggiori specificazioni in merito ai criteri impiegati per la valutazione dei livelli di rischio aziendali in materia di sicurezza di esercizio. Si segnalano, infine, le molteplici attività svolte 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.

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.

Nel corso dell'esercizio ha preso il via l'iniziativa promossa dal Gruppo FS "Stai Attento! Fai la Differenza", campagna informativa a tutela dei viaggiatori. L'iniziativa, attraverso: informazioni, volantini, cartellonistica ed adesivi ha avuto l'obiettivo di fornire ai viaggiatori gli elementi per: riconoscere, prevenire ed evitare gli stratagemmi utilizzati più frequentemente nelle stazioni e nei treni più affollati da ladri di bagagli, venditori abusivi, truffatori e borseggiatori, quando maggiore è la disattenzione del viaggiatore.

INVESTIMENTI

La pianificazione degli investimenti, nel periodo 2015-2018, prevede impegni pari a circa 4 miliardi di euro. Il 75% di tali impegni, pari a circa 3 miliardi di euro, deriva dal portafoglio degli investimenti in corso composto da circa 400 progetti. Gli impegni di Piano non comprendono le capitalizzazioni della manutenzione incrementativa.

Contabilizzazioni 2014

L'ammontare delle contabilizzazioni relative agli investimenti effettuati nel 2014 è pari a 1.096 milioni di euro il cui dettaglio, confrontato con i valori del 2013, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2014	2013	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto*	450	310	139	45%
Revamping	120	113	7	6%
Materiale Rotabile	569	423	146	35%
Tecnologie di bordo	11	10	2	10%
Impianti & Altro	49	46	3	8%
Sviluppo	0,004	0,03	(0,3)	-87%
Informatica	65	74	(9)	-12%
TOTALE	694	552	143	26%
Manutenzione Incrementativa	402	398	4	1%

(*) La voce "acquisto" comprende anticipi contrattuali per un valore di 67,9 milioni di euro e recuperi di anticipi corrisposti negli esercizi precedenti per 72,9 milioni di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti per acquisto di nuovo materiale rotabile.

Rispetto all'anno 2013 l'incremento delle contabilizzazioni relativo alla tipologia di acquisto del materiale rotabile è da attribuire in particolare alla Divisione Passeggeri Regionale per il proseguimento del rinnovo della flotta. Sono stati infatti avviate nuove commesse per l'acquisto delle carrozze "Vivalto", dei treni "Jazz", dei nuovi complessi diesel "Swing".

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

(importi in milioni di euro)	2014	2013	Variazioni	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri Long Haul	91	138	(47)	-34%
Divisione Passeggeri Servizio Universale	15	51	(36)	-71%
Divisione Passeggeri Regionale	543	299	244	82%
Divisione Cargo	7	10	(3,4)	-30%
Direzione Tecnica	1	26	(25)	-95%
Direzione Sistemi Informativi	20	6	15	250%
Staff	17	22	(5)	-21%
TOTALE	694	552	143	26%
Manutenzione incrementativa	402	398	5	1%

Divisione Passeggeri Long Haul: gli investimenti hanno riguardato per 15,5 milioni di euro le contabilizzazioni relative all'avanzamento lavori per l'acquisto dei nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000", per i quali prosegue l'omologazione dei primi tre convogli.

Il progetto di ristrutturazione della carrozza "Bistrot" per i convogli Frecciarossa ha contabilizzato circa 15,6 milioni di euro, nell'anno sono state consegnate ulteriori 30 carrozze.

Sono state completate le consegne relative al progetto di ristrutturazione degli attuali convogli AV, secondo il nuovo modello di offerta basato su 4 (quattro) nuovi livelli di servizio contabilizzando circa 3,9 milioni di euro. Sono stati inoltre contabilizzati circa 2,5 milioni di euro per interventi di upgrading sui sistemi di segnalamento e alimentazione.

Proseguono gli interventi nell'impianto di Milano Martesana (2,5 milioni di euro) e nell'impianto di Napoli (3,5 milioni di euro) con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti manutentivi per garantire le attività di manutenzione sulla flotta AV.

E' stata assegnata la gara per la costruzione del nuovo impianto di manutenzione corrente "IMC Torino Smistamento" che prevede di allocare le attività manutentive in unico sito sia della Divisione Passeggeri Long Haul, sia del Trasporto Regionale (contabilizzati circa 7,7 milioni di euro).

Sono stati effettuati alcuni interventi correttivi sugli ETR 485, principalmente sui circuiti elettrici, per aumentarne l'affidabilità in esercizio (contabilizzazioni per 3,4 milioni di euro).

Le contabilizzazioni relative alle attività di adeguamento dell'impianto antincendio delle locomotive E404 ed E414 sono pari a circa 13,2 milioni di euro.

Servizio Universale: gli interventi hanno riguardato principalmente, per circa 9 milioni di euro, la ristrutturazione delle carrozze Intercity e l'adeguamento della centralina di controllo chiusura porte delle locomotive e delle carrozze. Negli Impianti sono state registrate contabilizzazioni per circa 6 milioni di euro relative al potenziamento e alla razionalizzazione dei diversi siti manutentivi.

Trasporto Regionale: sono stati consegnati i primi 29 nuovi complessi elettrici "Jazz" con contabilizzazioni per circa 182 milioni di euro. E' stata inoltre assegnata la commessa relativa ai nuovi complessi diesel, "Swing" che ha contabilizzato nel corso dell'anno 28,3 milioni di euro.

Prosegue l'acquisto delle carrozze Doppio Piano "Vivalto" con contabilizzazioni pari a circa 200 milioni di euro e 167 carrozze consegnate. A fine 2013 è stata esercitata l'opzione per l'acquisto di altre 29 locomotive elettriche E464 (contabilizzati 16,9 milioni di euro).

Completata la consegna dei convogli "FLIRT" da destinare alla provincia Autonoma di Bolzano per la quale sono stati contabilizzati 7,3 milioni di euro.

E' in corso il face-lift delle carrozze Media Distanza finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza, il progetto ha contabilizzato 55,5 milioni di euro. Ad oggi le carrozze ristrutturate sono 737, di cui 332 realizzate nel corso del 2014.

Completata la ristrutturazione delle carrozze Piano Ribassato (1,9 milioni di euro), altri interventi hanno riguardato l'adeguamento del sistema frenante e del generatore dell'impianto di climatizzazione dei mezzi leggeri diesel Aln per circa 3 milioni di euro.

Sono stati contabilizzati circa 5 milioni di euro per l'adeguamento e la razionalizzazione degli impianti.

Per l'interoperabilità dei sistemi di bigliettazione elettronica, per i quali le regioni pilota sono il Piemonte e l'Emilia Romagna, le contabilizzazioni sono pari a circa 2 milioni di euro. Sono stati inoltre contabilizzati 0,5 milioni di euro per il potenziamento delle platee di lavaggio su Cassino e Formia, 0,7 milioni di euro per il rinnovo attrezzature e manutenzione infrastruttura di vari impianti.

Cargo: nel Trasporto Merci sono stati contabilizzati circa 2,9 milioni di euro relativi ad interventi di adeguamento e manutenzione di alcuni impianti tra i quali Marcianise e di rinnovo attrezzature.

Nell'ambito della tipologia ICT le attività hanno riguardato la piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione, contabilizzazioni pari a circa 1,6 milioni di euro.

Direzione Tecnica: gli interventi hanno riguardato principalmente l'adeguamento tecnologico delle Officine per 8,2 milioni di euro, il rinnovo delle attrezzature per circa 1,5 milioni di euro.

Investimenti trasversali ai business: sono stati chiusi i contratti relativi all'attrezzaggio "SCMT – Sistema Controllo Marcia Treno", nei quali erano confluite anche tutte le attività riguardanti il sistema "STB – Sistema Tecnologico di Bordo", prosegue inoltre il completamento del STB per i mezzi del trasporto regionale. Le contabilizzazioni del primo semestre dell'anno sono pari a 11,3 milioni di euro.

Nell'ambito degli investimenti ITC sono in via di ultimazione le attività relative all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO" attraverso l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità, 4,2 milioni di euro.

E' in corso di realizzazione e di finalizzazione la 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. Sono stati contabilizzati circa 6,1 milioni di euro.

Tra gli altri progetti informatici, in Direzione Tecnica, gli investimenti hanno riguardato, per circa 0,7 milioni di euro le evoluzioni del sistema RSMS – Rolling Stock Management System, il sistema WMS – Warehouse Management System per la gestione automatica dei magazzini (1,7 milioni di euro).

Sono stati contabilizzati circa 9,1 milioni di euro per lo sviluppo e l'efficientamento dei sistemi di gestione dei processi di vendita, reporting e amministrativi. Per quanto riguarda la pianificazione del fabbisogno industriale le contabilizzazioni nell'anno sono circa 2 milioni di euro e di circa 1,6 milioni di euro per la realizzazione del sistema MDM – Material Data Management.

Sono stati contabilizzati circa 20 milioni di euro per attività di sostituzione dell' Hardware obsoleto, la razionalizzazione dei Data-Center, la gestione tecnica dei sistemi in esercizio, l' acquisto delle licenze e la gestione dell'infrastruttura reti e applicazioni.

Investimenti in Sicurezza: sono stati consuntivati circa 10 milioni di euro su progetti inerenti gli adeguamenti al D.lgs. 81 del 9 aprile 2008 in materia di tutela e sicurezza nei luoghi di lavoro ripartiti come segue, 4,1 milioni di euro in Divisione Passeggeri, 4,6 milioni di euro nel Trasporto Regionale, 1,1 milioni di euro in Direzione Tecnica.

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

	Nuovo Materiale Rotabile	Revamping
	n. mezzi	n. mezzi
Locomotive	2	27
Regionale	2	27
Carrozze/Carri	167	543
Passeggeri Long Haul		
• InterCity		29
• Carrozza Bistrot Frecciarossa	-	30
Regionale		
• Doppio Piano	167	88
• MD Media Distanza	-	332
• UIC-X Semipilota	-	2
Cargo		
• Carri	-	62
Convogli/Complessi		
Regionale		
• Treni Jazz	29	-
• Treni Flirt	2	-

Nella Divisione Passeggeri Long Haul, inoltre:

- è stato adeguato il comando porte per 101 carrozze;
- è stato adeguato l'impianto antincendio di 120 locomotive E404 e 59 locomotive E414;
- è stato effettuato l'up-grade del sistema segnalamento di bordo (SSB) su 60 loco E404.

Nella Divisione Trasporto Regionale è stato:

- adeguato l' "impianto lubrificatore" del sistema frenante di 399 mezzi leggeri ALn;
- sostituito il "generatore dell'impianto di climatizzazione" di 84 mezzi leggeri ALn;
- adeguato il sistema delle porte per 44 complessi TAF.

La flotta Trenitalia

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuate nel corso del 2014, risulta così composta:

Parco Rotabili Operativo al 31.12.2014

Categoria	Descrizione	Unità
Trainante	Locomotive Elettriche	1.405
Trainante	Locomotive Diesel	175
Totale trainante		1.580
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	704
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	518
Totale mezzi leggeri		1.222
Complessi	TAF	89
Complessi	Treni Minuetto	204
Complessi	Treni Jazz	29
Complessi	Treni Flirt	3
Convogli	Elettrotreni	112
Totale convogli/complessi		437
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	498
Totale manovra		498
Trainato	Carrozze Viaggiatori	6.259
Trainato	Carri	19.627
Trainato	Altro	10
Totale trainato		25.896

FATTORI DI RISCHIO

Se si esclude quanto premesso nella descrizione preliminare al conto economico della società, la cui analitica valutazione ha portato alla svalutazione di alcuni assets della Divisione Cargo non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione, altri significativi rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società nel breve periodo, oltre quelli che saranno menzionati di seguito e nelle note al bilancio, cui si rimanda.

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 a partire dal 2015 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 contrazione delle risorse che continua a manifestarsi sugli enti locali 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.

Molte Regioni Italiane si stanno orientando verso procedure di gara che globalmente potrebbero comportare l'aggiudicazione delle stesse dal 2018 in avanti e, in attesa del loro avvio, stanno valutando con Trenitalia l'ipotesi di contratti ponte. Con alcune regioni si sono già definiti accordi per contratti ponte 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, altre Regioni hanno avviato procedure di gara.

Tutti gli investimenti effettuati a valle dei contratti di servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "put" a favore di Trenitalia. La società sta, inoltre, valutando ipotesi alternative per la gestione del parco pregresso. 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 possono essere definite come "essential facilities". E' in fase di studio un provvedimento su molteplici aspetti del TPL i cui effetti sull'incumbent potrebbero essere significativi nella salvaguardia del valore implicito della Divisione.

Il perdurare della sfavorevole congiuntura economica, italiana ed internazionale, e la decisione dello Stato di cessare, a partire dal 2015, il Contratto di Servizio Merci comporta, per la Divisione Cargo, una riduzione dei corrispettivi 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 ha reso necessario una rivisitazione completa del piano della Divisione Cargo al fine di definire, attraverso l'impairment test, il valore recuperabile degli assets.

La divisione Cargo aveva avviato e portato quasi a compimento un processo di razionalizzazione per portare la Divisione verso un equilibrio complessivo dei suoi conti, le variazioni occorse avranno importanti ripercussioni riportando la Divisione cargo verso livelli di perdite significative sino a quando non verranno completate le nuove misure esplicitate nel nuovo Piano della Divisione.

Rischi operativi

La Società, come già evidenziato nel Bilancio precedente, si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, allo stesso tempo si avvale sempre di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Trenitalia ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche.

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione dei rotabili ed anche della costruzione, è stata messa a dura prova dalla situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento.

Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato, in special modo nel passato, contenzioso con i fornitori ma che soprattutto hanno creato difficoltà operative all'esercizio e in alcuni casi pesanti disservizi.

In alcuni casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

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

Rischi legali e contrattuali

Non si segnalano significativi rischi legali o contrattuali rispetto a quelli già evidenziati nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2013 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;
- (v) i decreti ingiuntivi nei confronti di alcune Regioni per il recupero dei crediti scaduti.

Casi UE

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

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

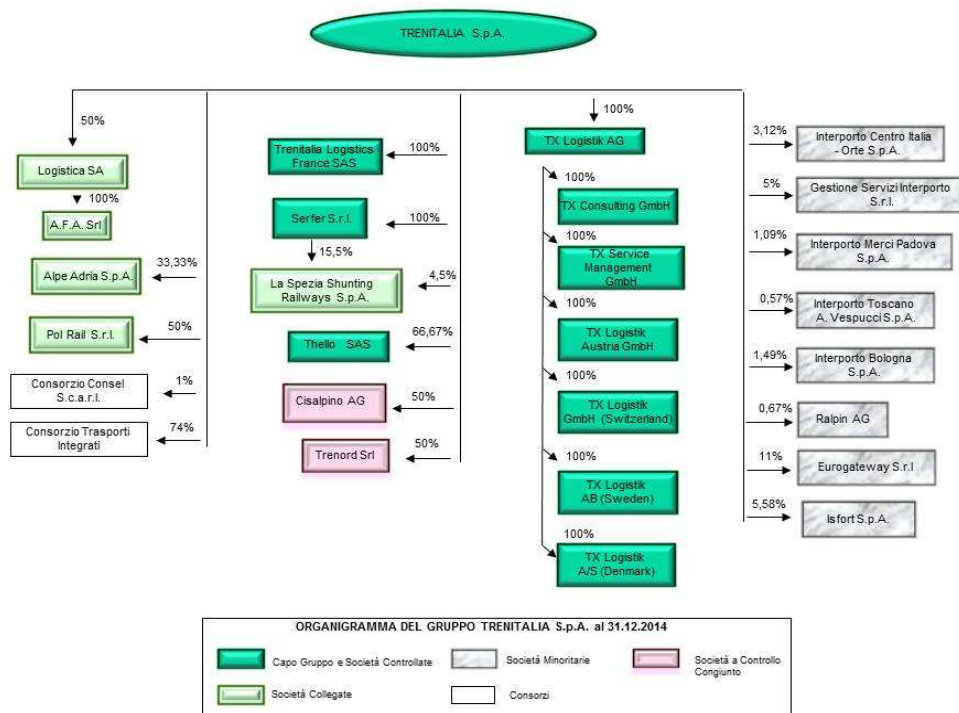
Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche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

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

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

IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2014 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2014 il portafoglio partecipativo di Trenitalia non ha subito significative variazioni; si segnala che con decorrenza 1 gennaio 2014, la società ha esercitato il recesso dal Consorzio Unico Campania e in data 28 ottobre 2014 è stata cancellata dal registro delle imprese la società Verona Cargo Center S.p.A.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2014 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Trenord S.r.l. e Thello S.a.s.

SERFER S.r.l.

(importi in €/000)

	2014	2013
Ricavi operativi	71.392	60.643
Costi	(66.629)	(56.806)
Margine Operativo lordo	4.763	3.837
Ammortamenti	(1.107)	(1.106)
Sval. e perdite /riprese di valore	0	(180)
Risultato operativo	3.656	2.551
Proventi ed Oneri Finanziari	(215)	(192)
Risultato prima delle imposte	3.441	2.359
Imposte sul reddito	(2.451)	(2.007)
Risultato netto	990	352

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

L'esercizio 2014 ha fatto registrare un incremento dei ricavi operativi complessivi di circa il 17,72% dovuto all'aumentato volume di attività nei principali business della società: la manovra ferroviaria (+24,46%) e la trazione (+6,48%). 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 nell'ambito del Trasporto Regionale, di Trenord e, a seguito della dismissione a fine 2013 dell'attività di manovra da parte RFI, al subentro, quale Gestore Unico/Operatore di manovra negli impianti precedentemente gestiti da RFI. Da evidenziare che permangono i positivi contributi alla marginalità anche da parte degli altri business, in particolare del settore manutenzione e costruzione raccordi, relativamente ai quali, a fine esercizio 2014, sono state avviate nuove commesse e per il quale sono previsti significativi sviluppi nel 2015.

I costi operativi hanno fatto registrare un incremento complessivo di circa il 17,29%, nell'ambito del quale si segnala: l'incremento del costo del lavoro di circa il 8,95%, dovuto al maggior numero di risorse impiegate (incremento rispetto al 2013 di 38,4 *Full Time Equivalent*) e all'entrata a regime degli incrementi contrattuali previsti dal CCNL della Mobilità; l'incremento del costo relativo al personale interinale impiegato sui cantieri di

servizi di manovra di nuova gestione; l'aumento degli altri servizi appaltati e degli acquisti di materiali e gasolio in considerazione della maggior attività di manovra e manutenzione/costruzione raccordi ferroviari sviluppata nell'esercizio nonché dei costi di noleggio locomotori.

Il Margine Operativo Lordo risulta in crescita di 926 mila euro, registrando altresì un incremento della redditività (EBITDA Margin 6,7% a fronte del 6,3% del 2013).

Il saldo della gestione finanziaria presenta un andamento in linea con quello del 2013.

Il Risultato Operativo si attesta a 3.656 mila euro vs 2.551 mila euro del 2013, facendo registrare un miglioramento dell' EBIT Margin che passa dal 4,2% del 2013 al 5,1% del 2014.

Il risultato netto di esercizio risulta anch'esso incrementato di 638 mila euro, nonostante un aumento dell'imposizione fiscale dovuta al maggior risultato prima delle imposte.

TX Logistik AG

(importi in €/000)

	2014	2013
Ricavi operativi	231.609	204.009
Costi	(221.918)	(199.198)
Margine Operativo lordo	9.691	4.811
Ammortamenti	(1.958)	(1.091)
Sval. e perdite /riprese di valore	(842)	(405)
Risultato operativo	6.891	3.316
Proventi ed Oneri Finanziari	(598)	(73)
Risultato prima delle imposte	6.293	3.243
Imposte sul reddito	(2.315)	(1.667)
Risultato netto	3.978	1.576

La società operante nel settore della logistica su scala europea è specializzata nell'ambito del trasporto ferroviario integrato, collocandosi tra i principali operatori ferroviari. Il gruppo TX possiede la licenza per l'esercizio dell'attività ferroviaria in Germania, Austria, Svizzera, Olanda, Svezia, Norvegia, Danimarca ed Italia e si propone al mercato con un servizio di logistica integrata a lunga distanza di alta qualità, sviluppando una qualificata leadership nel settore. Nel corso del 2014 il mercato europeo del trasporto ferroviario ha risentito ancora in modo significativo del perdurare delle difficili condizioni economiche, in particolare l'Europa meridionale non ha mostrato segni di ripresa; il prodotto nazionale lordo in parte stagnante o in declino ha risentito di un alto tasso di disoccupazione. Nonostante le condizioni di mercato evidenziate il gruppo TX è riuscito a realizzare nel corso del 2014 una crescita superiore a quella media di mercato, ove la concorrenza ha parzialmente impedito di redistribuire l'aumento dei costi sul mercato. In tale contesto TX Logistik ha ulteriormente rafforzato la posizione di leadership proponendo al mercato un nuovo strumento per lo sviluppo del settore intermodale: il sistema denominato "Nikrasa" attraverso il quale si è reso possibile il trasporto di trailer non specificatamente prospettati per questa tipologia di trasporto. La società ha perseguito i suoi obiettivi di crescita dei ricavi operativi, facendo registrare un aumento

complessivo del 13,5% seppur a scapito della marginalità, come conseguenza del significativo incremento dei costi dell'infrastruttura e dell'energia. Il risultato netto di periodo positivo pari a 3,9 milioni di euro consolida ulteriormente la crescita della società ponendo le basi per il prosieguo dello sviluppo.

Trenord S.r.l.

(importi in €/000)

	2014	2013
Ricavi operativi	747.477	759.770
Costi	(688.655)	(705.237)
Margine Operativo lordo	58.821	54.533
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(42.961)	(35.246)
Risultato operativo	15.861	19.287
Proventi ed Oneri Finanziari	(3.495)	(5.113)
Risultato prima delle imposte	12.365	14.174
Imposte sul reddito	(10.152)	(14.074)
Risultato netto	2.213	100

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 sottoscritto con la Regione Lombardia e scaduto il 31 dicembre 2014.

La Giunta della regione Lombardia, nella seduta del 24 gennaio 2014, ha deliberato di approvare lo schema di "Atto integrativo e modificativo del Contratto di Servizio 2012-2014 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale", che integra il contratto in vigore alla data. Inoltre, sempre nella medesima delibera, la Regione Lombardia si è impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020, all'impresa ferroviaria Trenord S.r.l. sulla base delle condizioni previste dal Contratto di servizio vigente.

Nel corso del 2014 Trenord ha mantenuto sostanzialmente costante il proprio programma d'esercizio, la produzione è infatti passata da 39,9 a 40,0 mln di treni km. Gli indicatori di performance della qualità del servizio hanno risentito negativamente sia dell'indisponibilità del materiale rotabile che degli effetti dei lavori sulla rete ferroviaria in vista di EXPO 2015. Con il cambio del Vertice Aziendale, in Trenord è stata istituita immediatamente una task force dedicata all'emergenza del servizio con l'obiettivo di recuperare il livello di puntualità a partire dalle direttrici più critiche per poi estenderlo a tutte le altre direttrici, portandolo dal 72% di dicembre ad almeno l'82% entro la partenza di EXPO.

Nel 2014 la società registra un Risultato Netto di 2,2 milioni di euro con un margine operativo lordo pari a 59 milioni di euro, in incremento rispetto al 2013 (+7,9%), mentre il risultato operativo si attesta su un valore

pari a 16 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'anno precedente (-17,8%). La consistenza del personale della Società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 2014 le 4.223 unità.

Thello S.a.s.

(importi in €/000)

	2014	2013
Ricavi operativi	30.293	38.218
Costi	(30.990)	(47.752)
Margine Operativo lordo	(697)	(9.534)
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(252)	(259)
Risultato operativo	(949)	(9.793)
Proventi ed Oneri Finanziari	(64)	6
Risultato prima delle imposte	(1.013)	(9.788)
Imposte sul reddito	(353)	(596)
Risultato netto	(1.366)	(10.384)

Nel 2014 Thello ha consolidato il mercato della linea notturna Venezia – Parigi, concentrandosi sulla regolarità e qualità del servizio reso ai clienti, svolgendo nel contempo un'intensa attività di brand awareness. Nel corso del 2014 la società ha rivisto il suo perimetro di attività promuovendo da dicembre l'apertura di un nuovo servizio diurno Milano – Marsiglia con una coppia di treni giornalieri, mettendo in connessione i clienti Thello con il mondo delle Freccie.

La società chiude l'esercizio con un risultato negativo di 1,4 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto alla chiusura del precedente esercizio.

A fine 2014 c'è stato l'avvio di altre due coppie di treni diurni tra Milano e Nizza.

AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2014 Trenitalia S.p.A. non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio azioni proprie e/o della società controllante, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

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

- Procedimento penale n. 51238/2013 R.G.N.R. della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Napoli: il 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 procedimento è stato attivato a seguito di un infortunio occorso, il 10 novembre 2012, ad un macchinista della Direzione Regionale Piemonte nella stazione di Domodossola. L'evento ha provocato delle lesioni al dipendente con una prognosi di 151 giorni di infortunio. L'Amministratore Delegato è indagato per lesioni personali colpose a seguito di violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, al riguardo si segnala che il procedimento è in fase di indagini preliminari e che il 12 giugno 2014 la Procura ha richiesto proroga del termine per le indagini preliminari.
- Procedimento penale n. 646/2014 R.G.N.R. – n. 783/2014 R.G. G.I.P. presso il Tribunale di Cuneo: il procedimento è stato aperto a carico, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A., in relazione all'incidente avvenuto il 10 novembre 2011, tra le stazioni di Cavallermaggiore e Savigliano, allorquando il treno Regionale 4447 ha investito due donne (di cui una successivamente deceduta) che si trovavano impropriamente sulla sede ferroviaria. Il G.I.P. del Tribunale di Cuneo, con ordinanza emessa il 16 maggio 2014, ha disposto l'archiviazione del procedimento atteso che l'incidente mortale deve ascrivere essenzialmente alla condotta gravemente imprudente della vittima.
- 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. Le indagini, inizialmente, sono state avviate dalla procura della Repubblica di Genova che ha poi trasmesso il fascicolo alla procura della Repubblica di Roma. 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 procedimento penale n. 6517/2012 R.G.N.R. (già n.6305/09 RGNR) 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 a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati ex D.Lgs. 231/2001, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare il 18 luglio 2013, in accoglimento delle richieste formulate dal Pubblico Ministero in esito alle indagini preliminari. La Procura della Repubblica di Lucca ha, inoltre, disposto lo stralcio della posizione processuale per alcune violazioni di disposizioni in materia di sicurezza del lavoro (Decreto Legislativo 81/2008) che si sarebbero verificate in occasione dell'incidente ferroviario in questione. Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico della Società che, peraltro, sono coperte da idonee polizze assicurative.

- È stato archiviato il procedimento penale n. 491/2012 RGNR - n.956/2012 R.G. G.I.P. del Tribunale di Mondovì. Il procedimento trae origine da un infortunio occorso ad un capo treno nella stazione di Ceva (Cn), mentre svolgeva la sua attività lavorativa, rimasto vittima di un'aggressione da parte di un viaggiatore non identificato.
- Procedimento penale n.20758/2011 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma (originariamente n. 78261/2007 R.G.N.R.): il procedimento trae origine dalle denunce presentate da alcuni lavoratori in tema della sicurezza dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte delle carrozze. Il G.I.P. ha disposto l'archiviazione del procedimento dopo che la Procura della Repubblica ha reiterato la richiesta di archiviazione atteso che, anche a seguito delle ulteriori indagini svolte, non sono emersi elementi di prova utili per il proficuo esercizio dell'azione penale.
- Procedimento penale n. 2709/2009 R.G.N.R. della procura della Repubblica di Massa, in data 25 marzo 2014, ha chiesto l'archiviazione del procedimento ritenuto che "non emergono ipotesi di reato in ordine alle quali esercitare l'azione penale". Il G.I.P. del Tribunale di Massa, accogliendo le argomentazioni del P.M., ha disposto, in data 11 luglio 2014, l'archiviazione del procedimento.
- Per il procedimento penale n. 11126/2012 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma il G.I.P. del Tribunale di Roma con Decreto emesso il 12 marzo 2014 ne ha disposto l'archiviazione su richiesta del Pubblico Ministero motivata dal fatto che la vicenda è da ascrivere ad un complesso rapporto civilistico per cui non sembra possibile un utile esercizio dell'azione penale. Il procedimento trae origine da una denuncia presentata per "turbata libertà degli incanti", a seguito delle iniziative adottate da Trenitalia S.p.A. (risoluzione dei contratti e degli accordi quadro, nonché esclusione dalle offerte di gara) dopo l'accertamento di gravi inadempienze nella gestione della pulizia dei convogli ferroviari. Nel procedimento erano indagati l'ex Amministratore Delegato di FSI S.p.A., unitamente all'Amministratore Delegato e a un Dirigente di Trenitalia S.p.A.
- Procedimenti penali n.9369/12 R.G.N.R. e n.24461/13 R.G.N.R. La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torino ha aperto nei confronti dell'Amministratore Delegato i seguenti procedimenti penali per i reati di cui agli artt. 29 co.1, 55 co.1 lett.a e 299 del D.Lgs. n.81/2008, con particolare riferimento alle carenze riscontrate nei documenti di valutazione del rischio (DVR), in materia stress lavoro correlato e primo soccorso in caso di malore del macchinista. Per quest'ultimo procedimento si è appreso attraverso la richiesta di proroga del termine di durata delle indagini preliminari, notificata in data 24 settembre 2014, che l'Amministratore Delegato, unitamente agli Amministratori Delegati di altre due imprese ferroviarie, è stato iscritto nel registro generale delle notizie di reato anche per le ipotesi di reato di cui agli artt.437 e 449 C.P.
- 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'Amministratore Delegato, nonché altri cinque dirigenti/dipendenti, per l'ipotesi di reato di cui all'art. 589 co.2 C.P.

- Procedimento penale Procura della Repubblica di Milano, in data 12 dicembre 2014 l'Amministrazione ha ricevuto informazione di reato in relazione all'ipotesi di violazione dell'art. 590 C.P. (lesioni personali colpose) connesso all'infortunio occorso, nella stazione di Milano C. le, ad una viaggiatrice al momento di salire a bordo del treno IC 659 dell'8 maggio 2014. Il procedimento penale è nella fase delle indagini preliminari.
- In data 24 giugno 2014, è stato notificato a Trenitalia il ricorso in appello promosso dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato innanzi al Consiglio di Stato per la riforma/annullamento della sentenza n. 3398 del 27 marzo 2014, con cui il TAR Lazio, sez. I, aveva annullato il provvedimento sanzionatorio reso dall'Autorità all'esito del procedimento istruttorio A/436-Arenaways/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasposto ferroviario passeggeri. Al termine dell'istruttoria, l'Autorità aveva comminato a Trenitalia, in solido con la controllante, una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 200 mila euro. Il ricorso in appello, che non contiene istanza di sospensiva, è stato promosso altresì contro FS e RFI e nei confronti di Codacons, Altroconsumo, Arenaways S.p.A., Fallimento Arenaways S.p.A., Go Concept.

Ad oggi, la data dell'udienza per la discussione nel merito del ricorso non è ancora stata fissata. In ogni caso, poiché Trenitalia ha già provveduto al pagamento della sanzione in allora irrogata dall'AGCM, non sussistono passività potenziali.

- In data 5 febbraio 2014, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato l'avvio del procedimento istruttorio I/759, volto a verificare l'esistenza di una presunta intesa restrittiva della concorrenza posta in essere, ai danni di Trenitalia, in occasione di procedure di gara indette per l'acquisto di materiali ed apparecchiature elettromeccaniche, nonché per la prestazione dei relativi servizi di revisione, manutenzione e riparazione. Dopo aver formulato richiesta di intervento in qualità di vittima del presunto cartello, Trenitalia, su impulso dell'AGCM, ha fornito il proprio supporto all'attività istruttoria in corso. Lo scorso 4 marzo, l'Autorità ha notificato a Trenitalia la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, con la quale ha confermato l'accusa di accordi anti-competitivi posti in essere ai danni della Società da quattordici imprese, in occasione di diverse procedure di gare di appalto. A seguito dell'estensione (oggettiva e soggettiva) delle attività istruttorie, l'Autorità ha prorogato al 31 maggio 2015 il termine di conclusione del procedimento, inizialmente fissato al 31 marzo 2015.
- In data 5 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, in data 12 marzo u.s., 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.

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). Tali novità diventeranno operative dalla primavera 2015. Prendendo questi impegni, la Società conferma la correttezza complessiva dei propri comportamenti e la volontà di migliorare il livello di soddisfazione della sua clientela.

- 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. Avverso il provvedimento di condanna, Trenitalia ha proposto ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio.

Per le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto in bilancio 2013.

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:

- Caso SA 32179 (*Asset Allocation*) e caso SA 32953 (Compensazioni Merci), il 28 marzo 2014 la Direzione Generale (DG) Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:
 - alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179)
 - alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine (caso SA 32179) riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia e di FS Logistica. In particolare si

tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura.

La seconda misura sotto indagine (caso SA 32953) riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni.

Le Autorità Italiane nelle loro osservazioni hanno argomentato a favore della compatibilità delle operazioni compiute e delle compensazioni previste dai contratti di servizio con il diritto comunitario e hanno trasmesso tali osservazioni alla Commissione lo scorso 20 giugno 2014. FS e Trenitalia, in linea con la posizione già espressa dalle Autorità Italiane, hanno risposto in qualità di terzi interessati lo scorso 23 luglio 2014. Le varie osservazioni della Autorità Italiane e del Gruppo FS sono al momento al vaglio della Commissione.

- 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.
- Procedura d'infrazione 2012/2213 sulla separazione contabile, a partire dal 2011 la DG MOVE ha inviato all'Italia prima una serie di questionari e, poi, tre successive lettere di messa in mora con cui ha contestato la non corretta applicazione delle disposizioni sulla separazione contabile previste dal primo pacchetto ferroviario. L'Italia ha argomentato come il diritto comunitario non preveda un obbligo di pubblicazione separata della contabilità dei singoli contratti di servizio pubblico. La Commissione dovrebbe esprimersi a breve sugli elementi informativi forniti. Recentemente l'Italia è intervenuta nella causa attivata dalla Commissione nei confronti della Germania a supporto delle posizioni di quest'ultima.

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 2014 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, con il supporto operativo della Direzione Audit, presso alcune aree astrattamente considerate a rischio reato. Le raccomandazioni emerse in esito alle verifiche svolte sono state prontamente prese in carico dalle strutture competenti, segnatamente riguardo alle necessità di aggiornamento del corpo procedurale.

L'Organismo di Vigilanza ha coordinato le attività di aggiornamento del modello 231 a seguito dell'introduzione, nel Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231, di ulteriori reati da parte del legislatore, nonché al fine di aggiornare, con il supporto dei *process owner*, le macro attività a rischio descritte nella parte

speciale alla luce delle modifiche organizzative e dei cambiamenti del contesto esterno che hanno caratterizzato le attività stesse. 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, le strutture organizzative coinvolte nelle attività a rischio e, infine, qualora ipotizzabile la commissione di reati contro la pubblica amministrazione, gli enti pubblici coinvolti nel processo. Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22 luglio 2014 ha approvato gli aggiornamenti del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Società ai sensi del D.Lgs. n.231/2001, di cui è stata data ampia comunicazione e diffusione tramite gli strumenti di informazione interni. Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Società è pubblicato sulla intranet aziendale.

Nel corso dell'anno sono state erogate sessioni formative, in modalità e-learning, dirette a tutto il personale operante in attività astrattamente considerate a rischio di commissione dei reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D. Lgs. 231/2001. In esito al corso di formazione è previsto il superamento di un test a certificazione dell'effettivo apprendimento.

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 potrebbero essere 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 che le dinamiche tipiche di un mercato in competizione possono generare, in breve tempo, elementi di discontinuità il cui effetto oggi non è compiutamente quantificabile ma del quale si può solo evidenziare la rilevanza.

L'incertezza sulla capacità del committente Stato nell'adempire alle obbligazioni assunte nel richiedere prestazioni con carenze di copertura finanziaria espone la società a rischi di natura finanziaria ed economica che impattano significativamente sui flussi di cassa e sulla redditività. La profonda crisi finanziaria di alcune regioni, seppur ridotta rispetto al passato, incide negativamente sulla generazione di cassa della società e sulla 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 gli consentano di generare valore pur nel mutato contesto.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2014, evidenzia un utile netto di 59.509.236,53 euro, che si propone di destinare come segue:

- Riserva Legale pari a 2.975.461,83 euro
- Distribuzione dividendo pari a 11.000.000 euro
- Riserva di Utili portati a nuovo pari a 45.533.774,70 euro.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Bilancio di esercizio: prospetti contabili e note esplicative

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2014	31.12.2013
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	8.751.645.589	8.885.478.183
Attività immateriali	(7)	126.660.320	106.130.521
Attività per imposte anticipate	(8)	122.294.241	116.434.403
Partecipazioni	(9)	144.168.157	144.201.722
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	479.135	23.329.135
Altre attività non correnti	(11)	18.740.808	26.482.383
Totale attività non correnti		9.163.988.250	9.302.056.347
Rimanenze	(12)	687.818.959	686.857.910
Crediti commerciali correnti	(13)	1.716.274.691	1.880.905.804
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	9.209.279	16.609.354
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	40.368.611	123.760.033
Crediti tributari	(15)	2.442.620	625.247
Altre attività correnti	(11)	55.492.009	62.657.890
Totale attività correnti		2.511.606.169	2.771.416.239
Totale attività		11.675.594.419	12.073.472.586
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(16)	1.654.464.000	1.654.464.000
Riserva di valutazione	(16)	(251.893.733)	(225.465.493)
Altre riserve	(16)	208.933.569	199.859.139
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	278.887.744	106.473.559
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	59.509.237	181.488.615
Totale Patrimonio Netto		1.949.900.817	1.916.819.820
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	4.594.861.284	5.195.528.297
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	1.010.381.476	952.227.122
Fondi rischi e oneri	(19)	108.657.261	144.605.997
Passività per imposte differite	(8)	95.094.679	118.544.242
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	98.693.768	174.634.972
Altre passività non correnti	(21)	63.380.772	80.598.396
Totale passività non correnti		5.971.069.240	6.666.139.026
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	(17)	814.724.224	423.594.686
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	4.008.229	3.963.453
Debiti commerciali correnti	(22)	1.660.005.482	1.622.122.560
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	636.177.107	804.339.208
Altre passività correnti	(21)	639.709.320	636.493.832
Totale passività correnti		3.754.624.362	3.490.513.740
Totale passività		9.725.693.602	10.156.652.766
Totale patrimonio netto e passività		11.675.594.419	12.073.472.586

Conto economico

(Euro)	Note	2014	2013	
Ricavi e proventi				
Ricavi delle vendite e prestazioni	(23)	5.366.927.824	5.272.761.352	94.166.472
Altri proventi	(24)	209.792.354	225.014.274	(15.221.920)
Totale ricavi		5.576.720.178	5.497.775.626	78.944.552
Costi operativi				
Costo del personale	(25)	1.900.540.149	1.919.715.554	(19.175.405)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(26)	402.053.691	385.907.241	16.146.450
Costi per servizi	(27)	2.082.116.605	2.063.270.032	18.846.573
Costi per godimento beni di terzi	(28)	134.881.022	129.521.162	5.359.860
Altri costi operativi	(29)	47.005.780	45.453.396	1.552.384
Costi per lavori interni capitalizzati	(30)	(445.676.645)	(431.367.920)	(14.308.725)
Totale costi		4.120.920.602	4.112.499.464	8.421.138
Ammortamenti	(31)	958.294.938	932.740.417	25.554.521
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(32)	209.478.351	20.833.449	188.644.902
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari		209.001.786	20.545.341	188.456.445
Rettifiche e riprese di valore su crediti		476.565	288.107	188.458
Risultato operativo		288.026.287	431.702.297	(143.676.010)
Proventi e oneri finanziari				
Proventi finanziari	(33)	8.602.973	26.324.883	(17.721.910)
Oneri finanziari	(34)	169.336.608	195.605.715	(26.269.107)
Risultato prima delle imposte		127.292.652	262.421.464	(135.128.812)
Imposte sul reddito	(35)	67.783.415	80.932.849	(13.149.434)
Risultato del periodo delle attività continuative		59.509.237	181.488.615	(121.979.378)
Risultato netto d'esercizio		59.509.237	181.488.615	(121.979.378)

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	2014	2013
Risultato netto del periodo	59.509.237	181.488.615
Altre componenti di conto economico complessivo		
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo al lordo dell'effetto fiscale:		
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(84.023.262)	43.867.123
Effetto fiscale utili/(perdite) relativi ai benefici attuariali	22.425.504	(12.127.796)
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdite) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni al lordo dell'effetto fiscale:		
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	48.509.681	118.912.428
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(13.340.162)	(32.700.918)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	(26.428.240)	117.950.837
Totale conto economico complessivo dell'esercizio	33.080.997	299.439.452

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					
Saldo al 31 dicembre 2012	1.654.464.000	12.453.599	177.084.324	(211.265.842)	(132.150.489)	(153.878.408)	(89.629.557)	206.424.332	1.617.380.368	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi										
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		10.321.217				10.321.217	196.103.115	(206.424.332)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				86.211.510	31.739.327	117.950.837			117.950.837	
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								181.488.615	181.488.615	
Saldo al 31 dicembre 2013	1.654.464.000	22.774.816	177.084.324	(125.054.332)	(100.411.162)	(25.606.354)	106.473.558	181.488.615	1.916.819.820	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi										
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		9.074.431				9.074.431	172.414.184	(181.488.615)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				35.169.518	(61.597.758)	(26.428.240)			(26.428.240)	
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								59.509.237	59.509.237	
Saldo al 31 dicembre 2014	1.654.464.000	31.849.247	177.084.324	(89.884.814)	(162.008.920)	(42.960.163)	278.887.742	59.509.237	1.949.900.817	

Rendiconto finanziario

Euro	2014	2013
Utile/(perdita) di esercizio	59.509.237	181.488.615
Imposte sul reddito	67.783.415	80.932.849
Ammortamenti	958.294.938	932.740.417
<i>Accantonamento fondi per rischi</i>	<i>21.281.701</i>	<i>27.961.307</i>
<i>Svalutazioni</i>	<i>209.007.683</i>	<i>24.024.495</i>
<i>Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti</i>	<i>20.336.033</i>	<i>21.780.069</i>
Accantonamenti e svalutazioni	250.625.417	73.765.871
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(16.463.262)	(23.464.564)
Variazione delle rimanenze	(961.049)	(25.952.043)
Variazione dei crediti commerciali	164.631.113	217.715.606
Variazione dei debiti commerciali	37.882.922	(367.207.348)
Variazione delle altre attività e passività	(21.136.112)	214.074.555
Utilizzi fondi rischi e oneri	(57.185.661)	(159.389.717)
Pagamento benefici ai dipendenti	(46.204.942)	(119.903.508)
Imposte sul reddito pagate	(88.007.474)	(78.877.767)
Variazione dei crediti/debiti per imposte che non generano flussi di cassa	20.224.059	(2.055.082)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	1.328.992.602	923.867.884
<i>Investimenti in immobilizzazioni materiali</i>	<i>(1.040.836.336)</i>	<i>(901.009.913)</i>
<i>Investimenti in immobilizzazioni immateriali</i>	<i>(56.029.142)</i>	<i>(49.535.553)</i>
<i>Investimenti in partecipazioni</i>	<i>-</i>	<i>(2.511.790)</i>
Investimenti al lordo dei contributi	(1.096.865.478)	(953.057.256)
<i>Contributi-Immobilizzazioni materiali</i>	<i>17.213.468</i>	<i>14.224.990</i>
Contributi	17.213.468	14.224.990
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali</i>	<i>42.121.343</i>	<i>67.897.319</i>
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali</i>	<i>-</i>	<i>665.830</i>
<i>Disinvestimenti in partecipazioni</i>	<i>27.668</i>	<i>50.501.729</i>
Disinvestimenti	42.149.011	119.064.878
Variazione attività finanziarie	30.250.074	(13.663.746)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(1.007.252.925)	(833.431.134)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(279.463.160)	(90.885.901)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	69.925.684	84.441.347
Variazione delle passività finanziarie	(1.616.708)	(6.423.809)
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	(211.154.183)	(12.868.363)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	110.585.494	77.568.387
Disponibilità liquide a inizio periodo	(661.850.573)	(739.418.960)
Disponibilità liquide a fine periodo	(551.265.079)	(661.850.573)
C/C Intersocietario	(591.633.690)	(785.610.607)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	40.368.611	123.760.033

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. Premessa

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Trenitalia S.p.A. si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

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..

Gli Amministratori in data 31 marzo 2015 hanno approvato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2014 e la sua messa a disposizione dell'Azionista nei termini previsti dall'art. 2429 del Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile, e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 31 marzo 2015, data di approvazione del progetto di bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

La Società ha optato per l'esenzione dalla redazione del bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dal paragrafo 4(a) dell'IFRS 10 e ha redatto il presente bilancio separato. 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, ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010.

3. Criteri di redazione del bilancio

Come precedentemente indicato, il bilancio di esercizio è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *International Financial Reporting Standards (IFRS)*, tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E., e in vigore alla chiusura dell'esercizio. 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 ad operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società; inoltre a seguito dell'emendamento allo IAS 1- Presentazione del bilancio - la Società espone separatamente tutti i componenti presentati tra gli altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno, riclassificati successivamente a conto economico;
- 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:

Categoria	Aliquota di Ammortamento	Vita Utile
Materiale rotabile		
- Componenti da ripristinare	15,4% - 20%	6,5-5 anni
- Componenti ad usura	15,4% - 20%	6,5-5 anni
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%	12,5 anni
- Restyling/Sicurezza Trainato	10%	10 anni
- Componente base	4,3% - 3,3%	23-30 anni
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	15,4% - 20%	6,5-5 anni
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi revamping)	5,5%	18 anni
Terreni e fabbricati		
- 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
Impianti industriali		
- Impianti di officina	5%	20 anni
- Manutenzione incrementativa Impianti di officina	10%	10 anni
Attrezzatura industriale		
- 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
Altri beni		
- Autoveicoli	20% - 25%	5-4 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%	12,5 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 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 attività 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:

Categoria	Aliquota di Ammortamento	Vita Utile
- 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, 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

(a) Attività finanziarie e crediti commerciali

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

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

(b) Crediti e finanziamenti attivi

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

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

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

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

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

(c) Attività finanziarie disponibili per la vendita

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

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

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

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

(d) Attività finanziarie al *fair value* con contropartita nel conto economico

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

Se gli strumenti finanziari derivati si qualificano per la contabilizzazione secondo l'*hedge accounting*, si applicano i seguenti trattamenti contabili:

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al fair value dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulato è stornata dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzato a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita associati a quella parte della copertura inefficace sono iscritti a conto economico immediatamente. Se l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con riferimento alla data di negoziazione.

Stima del *fair value*

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

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

Di seguito si riporta la classificazione del *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

Livello 1: *fair value* determinato con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;

Livello 2: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a valori osservabili su mercati attivi;

Livello 3: *fair value* determinato con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Rimanenze

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

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

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

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

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

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

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

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

pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, 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.

Conversione delle poste in valuta

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

Ricavi

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

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

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

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

Contributi pubblici

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

i) Contributi in conto impianti

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

ii) Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità 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".

Attività e passività possedute per la vendita/distribuzione ai soci di attività non rappresentate da disponibilità liquide e attività operative cessate

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

- rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante ramo di attività o area geografica di attività; o

- è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

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

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

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni di prima adozione

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2014.

IFRS 10 – Bilancio consolidato

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – "Bilancio Consolidato" che ha sostituito l'interpretazione SIC-12 "Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo)" e lo IAS 27 – "Bilancio consolidato e separato", il quale è stato ridenominato "Bilancio separato" e disciplina il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio individua un unico modello di controllo applicabile a tutte le imprese. Di seguito le principali novità:

- secondo l'IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è fondato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);
- è stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;
- l'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
- l'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;

- l'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nel valutare se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisionario sta agendo come agente o principale, ecc..

Tale principio non produce effetti in quanto Trenitalia si avvale dell'esenzione alla redazione del Bilancio Consolidato prevista dal paragrafo 4(a) del presente nuovo principio.

IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 11 – "Accordi a controllo congiunto" che sostituisce l'interpretazione SIC-13 – "Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo" e lo IAS 31 – "Partecipazioni in *joint venture*". A seguito dell'emanazione del principio IFRS 11, lo IAS 28 – "Partecipazioni in società collegate e *joint venture*" è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto. L'IFRS 11, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto prevede che gli accordi a controllo congiunto (*Joint Arrangement*), in base ai quali il controllo su un'attività è attribuito congiuntamente a due o più operatori, sono classificati come *Joint Operation* (JO) o *Joint Venture* (JV), sulla base di un'analisi dei diritti e delle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare, una JV è un *Joint Arrangement* nel quale i partecipanti, pur avendo il controllo delle principali decisioni strategiche e finanziarie attraverso meccanismi di voto che prevedono l'unanimità delle decisioni, non hanno diritti giuridicamente rilevanti nelle singole attività e passività della *Joint Venture*. In questo caso il controllo congiunto ha ad oggetto le attività nette delle JV. Tale forma di controllo viene rappresentata nel bilancio separato attraverso il metodo del costo e nel bilancio consolidato attraverso la valutazione a patrimonio netto. Le *Joint Operation* sono invece *Joint Arrangement* nei quali i partecipanti hanno diritti sulle attività e sono obbligati direttamente per le passività. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio, anche separato, della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta. Successivamente alla rilevazione iniziale le attività, passività e i costi relativi sono valutati in conformità ai principi contabili di riferimento applicati a ciascuna tipologia di attività/passività.

Gli accordi a controllo congiunto di cui Trenitalia è parte presentano le condizioni previste dall'IFRS 11 per essere classificati come *Joint Venture* e dunque le relative partecipazioni continuano ad essere contabilizzate, come nel precedente esercizio, al costo rettificato per tener conto di eventuali perdite di valore come già precedentemente specificato. Dunque, l'introduzione del nuovo principio non ha avuto effetti sul bilancio d'esercizio di Trenitalia al 31 dicembre 2014.

IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – "Informativa sulle partecipazioni in altre entità" che è un nuovo e completo principio sulle informazioni addizionali da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, in accordi a controllo congiunto, in imprese collegate, in società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate.

Tale principio non produce effetti in quanto Trenitalia non redige il Bilancio Consolidato.

IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – “Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio”, per chiarire l’applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32. Tale principio non produce effetti sul bilancio della Società.

IFRS 10/IFRS 11/IFRS 12 – Modifiche: guida alle disposizioni transitorie

In data 28 giugno 2012 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'IFRS 10 – “Bilancio consolidato”, all'IFRS 11 – “Accordi a controllo congiunto” e all'IFRS 12 – “Informativa sulle partecipazioni in altre entità”, risultanti dalle proposte contenute nell'*Exposure Draft* - Guida alle disposizioni transitorie pubblicata nel dicembre 2011. Le modifiche prevedono in sostanza un alleggerimento nella fase di transizione ai nuovi principi, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificate al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta.

Tale principio non produce effetti in quanto Trenitalia non redige il Bilancio Consolidato.

IFRS 10/IFRS 12/IAS 27/IAS 28 – Investment entity

In data 31 ottobre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi IFRS 10 – “Bilancio Consolidato”, IFRS 12 – “Informativa sulle partecipazioni in altre entità” e IAS 27 – “Bilancio separato”. I suddetti emendamenti chiariscono la definizione di “*investment entity*” ed introducono un’eccezione all’applicazione del principio di consolidamento per tali imprese, permettendo alle stesse di valutare le proprie controllate al *fair value*. Inoltre, vengono meglio definiti alcuni requisiti di informativa che le “*investment entity*” devono fornire in nota.

Tale principio non produce effetti in quanto Trenitalia non redige il Bilancio Consolidato.

IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

In data 29 maggio 2013 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 36 – “Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie”. L’emendamento disciplina l’informativa da fornire sul valore recuperabile delle attività che hanno subito una riduzione di valore, se tale importo è basato sul *fair value* al netto dei costi di vendita.

L’emendamento è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione

In data 27 giugno 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 39 – “Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione”, intitolati “Novazione dei derivati e continuità dell’*hedge accounting*”. Le modifiche permettono di continuare l’*hedge accounting* nel caso in cui uno strumento finanziario derivato, designato come strumento di copertura, sia novato a seguito dell’applicazione di legge o regolamenti al fine di sostituire la controparte originale per garantire il buon fine dell’obbligazione assunta e se sono soddisfatte determinate condizioni.

La stessa modifica sarà inclusa nell'IFRS 9 – "Strumenti finanziari". Tali emendamenti sono applicabili dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni omologati da parte dell'Unione Europea, ma non ancora applicati e non adottati in via anticipata da Trenitalia

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.

Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle*", che recepisce le modifiche ai principi contabili apportate nel contesto dell'ordinaria attività di razionalizzazione e chiarimento degli stessi. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1361 del 18 dicembre 2014. I principi trattati dal Regolamento sono: IFRS 3 Aggregazioni aziendali, IFRS 13 Valutazione del *fair value* e IAS 40 Investimenti immobiliari. 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.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle*", che recepisce le modifiche ai principi contabili apportate nel contesto dell'ordinaria attività di razionalizzazione e chiarimento degli stessi. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento

n.2015/28 del 17 dicembre 2014. I principi trattati dal Regolamento sono: IFRS 2 Pagamenti basati su azioni, IFRS 3 Aggregazioni aziendali, IFRS 8 Settori operativi, IAS 16 Immobili impianti e macchinari, IAS 24 Informativa di bilancio sulle operazioni con parti correlate, IAS 38 Attività immateriali e, conseguentemente alle modifiche all'IFRS 3, lo IAS 37 Accantonamenti, passività e attività potenziali e lo IAS 39 Strumenti

finanziari: rilevazione e valutazione. 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. Con le modifiche all'IFRS 8, lo IASB ha introdotto un nuovo obbligo informativo, con riferimento alle valutazioni effettuate dalla direzione aziendale nell'applicare i criteri di aggregazione di cui al paragrafo 12. In particolare, è richiesto 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 simili. La modifica allo IAS 24 modifica 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. Con riferimento alle "*management entities*", 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.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

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.

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.

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.

IFRS 11 - Emendamenti

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)*". Gli emendamenti pubblicati costituiscono una nuova guida su come contabilizzare l'acquisizione di una partecipazione in un'operazione congiunta, specificando il trattamento contabile appropriato per tali acquisizioni.

IAS 16/IAS 38 - Emendamenti

Il 12 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "*Clarification of Acceptable Methods of Depreciation and Amortisation*" (*Amendments to IAS 16 and IAS 38*), con l'obiettivo di chiarire 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*.

IFRS 15 - *Revenue from Contracts with Customers*

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*.

IFRS 9 – Strumenti finanziari

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 dello

IAS 39 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 seguito della pubblicazione attuale, l'IFRS 9 è da considerarsi completato.

IAS 27 – Emendamenti

In data 12 agosto 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*Equity Method in Separate Financial Statements (Amendments to IAS 27)*". Le modifiche consentiranno alle entità di utilizzare l'*equity method* per contabilizzare gli investimenti in controllate, *joint ventures* e collegate nel bilancio separato.

IFRS 10/IAS 28 – Emendamenti

L'11 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*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 deve essere eliminata.

Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*". Le modifiche introdotte riguardano i seguenti principi: IFRS 5 *Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosure*, IAS 19 *Employee Benefits*, IAS 34 *Interim Financial Reporting*.

IFRS 10/IFRS 12/IAS 28 – Emendamenti

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato il documento *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*.

IAS 1 – Emendamenti

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 1 *Presentation of Financial Statements*, con l'intento di chiarire 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.

IAS 16/IAS 41 – Emendamenti

Il 30 giugno 2014 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti allo IAS 16 e allo IAS 41 inerenti le coltivazioni (Bearer Plants). Secondo tali emendamenti le coltivazioni possono essere rilevate al costo in luogo del *fair value*. Diversamente, il raccolto continua ad essere rilevato al fair value.

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

In accordo con i principi contabili applicati dalla Società, gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno della Società e dal mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, la Società procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché, le stime per la determinazione delle stesse

dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

ii) Ammortamenti

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

iii) Fondi rischi e oneri

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

iv) Imposte

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

v) Fair value di strumenti finanziari derivati

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

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:

	31.12.2014	31.12.2013
Crediti commerciali correnti	1.976.490	2.111.791
Fondo svalutazione	(260.216)	(230.886)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	1.716.275	1.880.906
Altre attività correnti	56.046	51.413
Fondo svalutazione	(2.015)	(1.671)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	54.031	49.742
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	479	23.329
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	479	23.329
Altre attività non correnti	18.176	21.629
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	18.176	21.629
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	40.369	123.760
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	9.209	16.609
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	9.209	16.609
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.838.539	2.115.975

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:

	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.307.597	1.438.144
Clienti ordinari	146.587	171.663
Istituti finanziari	-	22.750
Altri debitori	343.987	359.659
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.798.171	1.992.215
	31.12.2014	31.12.2013
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	72,72%	72,19%
Clienti ordinari	8,15%	8,62%
Istituti finanziari	0,00%	1,14%
Altri debitori	19,13%	18,05%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100,00%	100,00%

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. 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 2014 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

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)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	666.805	187.385	213.069	240.337	-	1.307.597
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)
Clienti ordinari (netto)	122.590	18.123	2.414	3.461	-	146.587
Istituti finanziari						-
Altri debitori (lordo)	256.067	38.670	6.314	66.010	581	367.642
Fondo Svalutazione	(2.021)			(21.634)		(23.655)
Altri debitori (netto)	254.046	38.670	6.314	44.376	581	343.987
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.043.441	244.178	221.798	288.173	581	1.798.171

31.12.2013						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	612.323	540.769	171.787	133.796		1.458.675
Fondo Svalutazione	(3.901)			(16.631)		(20.531)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	608.423	540.769	171.787	117.165	-	1.438.144
Clienti ordinari (lordo)	137.288	23.367	172.741	26.887		360.283
Fondo Svalutazione	(1.144)		(164.051)	(23.426)		(188.620)
Clienti ordinari (netto)	136.145	23.367	8.690	3.461	-	171.663
Istituti finanziari						22.750
Altri debitori (lordo)	271.438	25.714	14.667	70.212	1.033	383.064
Fondo Svalutazione	(1.677)			(21.728)		(23.405)
Altri debitori (netto)	269.761	25.714	14.667	48.485	1.033	359.659
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.014.328	589.849	195.144	191.861	1.033	1.992.215

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni sono prevalentemente riferiti a crediti verso le Regioni e verso il Ministero dell'Economia e Finanza per contratto di Servizio pari complessivamente a 1.219 milioni di euro, di cui circa il 47% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso le Regioni Calabria (circa 110 milioni di euro), Campania (circa 158 milioni di euro) e verso il MEF (circa 265 milioni di euro).

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. Come espresso nel paragrafo precedente la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato e le Regioni i quali non sono incassati nei tempi dovuti. Tuttavia la seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato e delle Regioni permette alla Società di gestire, nel medio-lungo periodo, le esigenze finanziarie che potranno emergere dalla necessità di dover onorare le prime scadenze dei debiti a medio-lungo termine.

La Società utilizza disponibilità finanziarie della Capogruppo per far fronte a temporanee esigenze di liquidità e partecipa al sistema di cash pooling del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per ottimizzare la liquidità.

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

31/12/2014	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
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
Debiti commerciali	1.660.005	1.660.005	1.660.005	-	-	-	-
Passività finanziarie	591.634	591.634	591.634	-	-	-	-
Totale	7.661.225	7.975.480	2.885.405	209.313	940.034	1.738.186	2.202.542
Passività finanziarie derivate							
Derivati su tasso di interesse	143.237	143.194	51.503	32.061	35.650	20.102	3.878
Totale	143.237	143.194	51.503	32.061	35.650	20.102	3.878

31/12/2013	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	2.075.596	2.209.943	122.805	163.568	368.799	930.576	624.195
Finanziamenti da soci	3.543.527	4.078.812	144.476	31.280	291.557	1.362.779	2.248.720
Debiti commerciali	1.622.123	1.622.123	1.622.123	-	-	-	-
Passività finanziarie	785.611	785.611	785.611	-	-	-	-
Totale	8.026.857	8.696.489	2.675.015	194.848	660.356	2.293.355	2.872.915
Passività finanziarie derivate							
Derivati su tasso di interesse	193.364	193.481	52.367	33.846	69.543	36.194	1.531
Totale	193.364	193.481	52.367	33.846	69.543	36.194	1.531

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni ed oltre i 5 anni:

31/12/2014	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
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
Debiti commerciali	1.660.005	1.660.005	-	-
Passività finanziarie	591.634	591.634	-	-
Totale	7.661.225	3.066.363	2.517.799	2.077.063

31/12/2013	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	2.075.596	274.554	1.227.708	573.334
Finanziamenti da Soci	3.543.527	149.040	1.426.026	1.968.461
Debiti commerciali	1.622.123	1.622.123	-	-
Passività finanziarie	785.611	785.611	-	-
Totale	8.026.857	2.831.328	2.653.734	2.541.795

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

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

Rischio di tasso d'interesse

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

A seguito di quanto deliberato dal CdA di Trenitalia a partire dal 2005 e con successive deliberazioni è stata definita una policy di gestione del rischio di tasso. La policy, aggiornata nel corso del 2013, consiste nella:

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

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 4 esercizi. Nel corso del 2014 il costo all-in dell'indebitamento a medio lungo termine della società si è attestato al di sotto del 2,6%.

Al 31 dicembre 2014 la quota di indebitamento a medio lungo termine con oneri finanziari fissi ovvero coperti fino alla scadenza dell'operazione risulta prossima al 47%.

Con riferimento alla residuale porzione di debito non coperta fino a scadenza, sono attualmente in essere operazioni di *hedging* di durata più limitata e con efficacia a partire dal secondo semestre del 2013 e fino al secondo semestre del 2015. Una quota pari al 70% di tale debito è oggetto di copertura attraverso *Interest Rate Collar* ed il restante 30% attraverso *Interest Rate Cap*.

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

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	5.328.962	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
Saldo al 31 dicembre 2014	6.001.220	6.315.474	1.434.713	940.034	1.738.185	2.202.542
Tasso variabile	5.727.505	6.214.910	1.214.011	633.855	2.185.613	2.181.431
Tasso fisso	677.228	859.456	33.728	26.501	107.743	691.484
Saldo al 31 dicembre 2013	6.404.733	7.074.366	1.247.739	660.356	2.293.356	2.872.915

La tabella seguente riporta l'incidenza dei finanziamenti a medio/lungo termine (inclusa la quota a breve) e le passività finanziarie correnti e non correnti esclusi gli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi definiti:

	31.12.2014	31.12.2013
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	88,80%	89,43%
Tasso fisso	11,20%	10,57%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	13,19%	14,96%
Tasso variabile protetto	60,20%	57,68%
Tasso fisso	26,61%	27,36%

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

Si riporta di seguito una *sensitivity analysis* che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari qualora si fosse verificata una variazione, in aumento o in diminuzione, di 50 *basis point* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2014:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	24.027	(24.027)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura	(18.732)	20.168
Totale	5.295	(3.859)

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

Si riporta altresì una sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis point* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2014 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair value</i> derivati di copertura	18.410	(19.291)
Totale	18.410	(19.291)

Rischio di cambio

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

Si rileva che la Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 81 milioni come riportato nella tabella sottostante:

	31/12/2014		31/12/2013	
	Controvalore EUR	CHF	Controvalore EUR	CHF
Debiti verso società del Gruppo	67.365	81.000	65.982	81.000
Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale	67.365	81.000	65.982	81.000
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
Esposizione netta	67.365	81.000	65.982	81.000

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 rispetto al cambio di fine 2014; conseguentemente Trenitalia è esposta a potenziali perdite su cambi dovute ad un incremento del controvalore in Euro di tale indebitamento.

Il valore del debito alla data del 28 febbraio 2015 è pari a 76.156 mila euro, con potenziali perdite su cambi, rispetto al 31 dicembre 2014 di 8.791 mila euro.

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:

31 dicembre 2014	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
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	

31 dicembre 2013	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.329		
Altre attività non correnti	26.482		
Crediti commerciali correnti	1.880.906		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	16.609		
Disponibilità liquide	123.760		
Crediti tributari	625		
Altre attività correnti	62.958		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.195.528	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		174.635	174.635
Altre passività non correnti		80.598	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		423.595	
Debiti commerciali correnti		1.622.123	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		804.339	18.729
Altre passività correnti		636.494	

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 2014 con le relative movimentazioni dell'esercizio. Nel corso del 2014 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	2.028.938	14.714.361	171.765	415.375	885.588	18.216.027
Ammortamenti e perdite di valore	(618.469)	(7.747.426)	(124.552)	(338.567)	(12.448)	(8.841.462)
Contributi	-	(402.432)	-	(76)	(7.947)	(410.455)
Consistenza al 31.12.2012	1.410.469	6.564.503	47.213	76.732	865.193	8.964.110
Investimenti				72	900.937	901.009
Passaggi in esercizio	15.539	928.200	7.507	34.277	(986.405)	(882)
Ammortamenti	(23.736)	(841.351)	(11.478)	(22.857)		(899.422)
Perdite di valore		(12.524)	(18)	(2)	(7.392)	(19.936)
Alienazioni e dismissioni		(8.014)	(1)	(1.117)		(9.132)
Incrementi dei contributi di periodo		(10.669)			(3.556)	(14.225)
Altri movimenti					(35.853)	(35.853)
Altre riclassifiche					(191)	(191)
Totale variazioni	(8.197)	55.642	(3.990)	10.373	(132.460)	(78.632)
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)
Consistenza al 31.12.2013	1.402.272	6.620.145	43.223	87.105	732.733	8.885.478
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		-
Totale variazioni	(17.923)	(149.838)	(5.734)	(13.704)	53.367	(133.832)
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)
Consistenza al 31.12.2014	1.384.349	6.470.307	37.489	73.401	786.100	8.751.646
Alienazioni e dismissioni*						
Decrementi costo storico da alienaz. e dism	(4.181)	(68.987)	(138)	(1.400)	(4.449)	(79.155)
Decrementi f.do ammortamento per dismis.		65.010	137	1.400		66.547
Decrementi svalutazioni per dismissioni		401				401
Totale alienazioni e dismissioni	(4.181)	(3.576)	(1)	-	(4.449)	(12.207)
Riclassifiche**						
Variazione costo storico per riclassifiche	(15.217)	(204)		15.421		-
Variazioni f.do ammortamento per riclassific	13.714	25		(13.633)		106
Variazioni svalutazioni per riclassifiche	(2.291)	2.185				(106)
Totale riclassifiche	(3.794)	2.006	-	1.788	-	-

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

- Gli investimenti pari a 1.040.836 mila euro sono riconducibili principalmente al materiale rotabile per 983.694 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti su impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 57.099 mila euro. Gli investimenti sul materiale rotabile hanno riguardato in particolare il rinnovo della flotta del Trasporto Regionale con le nuove commesse per acquisto delle carrozze "Vivalto", dei treni "Jazz" e dei nuovi complessi "Swing"; sono inoltre proseguite le attività sui progetti dei nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000", sui progetti di ristrutturazione delle carrozze Piano Ribassato, sul progetto di ristrutturazione della carrozza "Bistrot" per i convogli Frecciarossa e sui progetti di ristrutturazione delle carrozze Intercity. Per quanto riguarda gli altri investimenti si segnalano, oltre al proseguimento dei progetti sugli impianti di manutenzione, i progetti inerenti gli adeguamenti al D.lgs 81/2008 in materia di tutela e sicurezza nei luoghi di lavoro (circa 10 milioni di euro).
- i passaggi in esercizio hanno riguardato: materiale rotabile (934 milioni di euro) in particolare l'entrata in esercizio di nuovi rotabili per il Trasporto Regionale quali 167 carrozze Doppio Piano (233 milioni di euro), 29 treni "Jazz" (182 milioni di euro), 2 ETR 170 (17 milioni di euro) e 2 locomotive 464 (5 milioni di euro), nonché interventi di manutenzioni incrementative e interventi di restyling e revamping (484 milioni di euro); terreni e fabbricati a seguito acquisto di aree nell'impianto di Torino Lingotto (4,2 milioni di euro) e ad interventi di manutenzioni incrementative sui fabbricati industriali (6,5 milioni di euro); altri beni riferibile principalmente a sistemi controllo accessi, sostituzioni di hardware obsoleti ecc. (5 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 208.050 mila euro comprendono la svalutazione della CGU Cargo sulla base del test di Impairment (185.200 mila euro) per la cui analisi e commento si rinvia all'apposito paragrafo; nonché la svalutazione di rotabili non più utilizzati, in particolare la flotta ETR 450 (13.043 mila euro) ed altri investimenti non più rispondenti ai requisiti previsti dalla società (1.937 mila euro) e ;
- le alienazioni e dismissioni pari a 12.207 mila comprendono la cessione a Rete Ferroviaria Italiana di alcune aree dell'impianto di Milano Rho (4,2 milioni di euro) e investimenti per attrezzaggio su locomotori (2,8 milioni di euro), mentre la restante parte è riconducibile essenzialmente alle immobilizzazioni non più utilizzabili nel ciclo produttivo e trasferiti all'attivo circolante nell'ambito delle rimanenze;
- i contributi conto impianti pari a 17.214 mila euro riguardano, essenzialmente, il valore dei contributi erogati dalle Regioni per l'acquisto di materiale rotabile nel 2014;
- gli altri movimenti, pari a 13.757 mila euro, sono riferibili, essenzialmente, alla riduzione delle immobilizzazioni in corso e acconti a seguito della regolazione delle ultime partite connesse alla chiusura dei contratti relativi all'attrezzaggio "SCMT – Sistema Controllo Marcia Treno", effettuata nel 2013, con regolazione con il fornitore delle partite creditorie e debitorie collegate.

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	2014
Terreni	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	121.574
	189.978	172.452

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 2014 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2014 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

ATTIVITA' IMMATERIALI				
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Imm. in corso e acconti	Totale
Costo storico	13.125	452.060	4.160	469.345
Ammortamenti e perdite di valore	(10.462)	(366.448)	(486)	(377.396)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
Consistenza al 31.12.2012	704	85.184	3.674	89.562
Investimenti			49.536	49.536
Passaggi in esercizio	93	41.755	(40.966)	882
Ammortamenti	(222)	(33.096)		(33.318)
Perdite di valore			(57)	(57)
Alienazioni e dismissioni		(666)		(666)
Altre riclassifiche			191	191
Totale variazioni	(129)	7.993	8.704	16.568
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)	0	(2.387)
Consistenza al 31.12.2013	575	93.177	12.378	106.130
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				0
Altre riclassifiche**				0
Totale variazioni	1.454	17.516	1.560	20.530
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)
Consistenza al 31.12.2014	2.029	110.693	13.938	126.660

I movimenti dell'esercizio 2014 sia per "Investimenti" (56.029 mila euro) che per "Passaggi in esercizio" (53.825 mila euro) sono riconducibili essenzialmente al "Software". Gli investimenti in tale ambito hanno riguardato il proseguimento delle attività relative:

- all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO" per l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità;
- alla realizzazione della nuova piattaforma SAP integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo;
- alla realizzazione del sistema CRM- Customer Relationship Management per la gestione integrata della clientela e per offrire un elevato livello di servizio in ottica multi-canale;
- 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 applicazione

Gli ammortamenti, pari a 34.635 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

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

- Passeggeri Long Haul;
- Passeggeri Regionale;
- Cargo.

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

I flussi di cassa, per l'esercizio 2014, sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento dell'elaborazione basandoli sui dati previsionali del Budget 2015 e sui valori dell'ultimo Piano Industriale 2016-2017 aggiornato, mentre per quanto riguarda gli anni 2018-2019, non essendo disponibili dati di Piano, si è provveduto ad un trascinarsi inerziale dei dati del 2017 con un'ipotesi di crescita del 2%. L'aggiornamento del piano ha riflesso le principali variazioni riguardanti sia la performance economica dei singoli business del 2014 e riflesse nel budget 2015 nonché rilevanti modifiche di alcune variabili di scenario intervenute in corso d'anno. Per la sola direzione cargo è stato considerato un Piano Industriale specifico per il periodo 2015-2022.

La decisione da parte dello Stato di non rinnovare il Contratto di Servizio Merci ha determinato per Trenitalia una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di Euro, tale impatto potrà essere solo parzialmente compensato, dal 2015, attraverso l'azzeramento dei costi di accesso all'infrastruttura nel sud Italia e dei costi di traghettamento, determinati in misura proporzionale ai treni*Km sviluppati dalle imprese ferroviarie, per i servizi di trasporti con origine e/o destinazione nelle regioni del Centrosud. La nuova situazione originata con l'approvazione della Legge di Stabilità 2015, ha reso necessario una revisione del piano della Divisione Cargo al fine di verificare, attraverso l'*impairment* test, il livello di recuperabilità del valore del capitale investito della Divisione. Da tali analisi è emersa la necessità di operare una svalutazione del valore degli assets pari a 185,2 milioni di euro.

Il Valore Terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita normalizzati. Nel calcolo del Valore Terminale si è fatto anche riferimento ad investimenti "normalizzati" definiti in ipotesi di condizioni stabili per ogni CGU sulla base delle previsioni di lungo periodo. Ai fini della determinazione del Valore Terminale definito sulla base del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione si sono considerati tassi medi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 2%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*). La valutazione del WACC per l'anno corrente riflette la situazione dei mercati finanziari venutasi progressivamente a creare nel corso degli ultimi anni; la situazione dei tassi rilevati nel corso del 2015 ha reso necessario rivisitare il WACC.

Le ipotesi di crescita delle tre CGU sono state modificate rispetto agli anni precedenti passando dal 2% all'1,5%.

Nel seguito si riportano i valori utilizzati ai fini del test e le relative risultanze:

CGU	Capitale investito netto (€/Mln)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate	Impairment loss (€/Mln)
Passeggeri Long Haul	3.096	4,74 %	1,5%	-
Passeggeri Regionale	5.325	4,74 %	1,5%	-
Cargo	746	5,92 %	1,5%	185,2
Totali	9.167			

Dal confronto tra il capitale investito delle singole CGU ed il valore attualizzato dei flussi di cassa più il suo *terminal value* (*Value in Use*) delle stesse, sono emerse perdite di valore per la CGU Cargo, pari a 185,2 milioni di euro, mentre le CGU Passeggeri long haul e Regionale non hanno evidenziato perdite di valore.

Il *Present Value* per la CGU Cargo è pari a 560,5 milioni di euro, a fronte di un capitale investito netto complessivo pari a 745,7 milioni di euro. La perdita di valore emersa dal test d'*impairment* è stata portata a riduzione del valore degli impianti e macchinari della divisione Cargo.

La Società ha effettuato un'analisi di *sensitivity* del test d'*impairment* analizzando gli effetti alla variazione del WACC (+20/-20bps). Da tale analisi non emergono effetti alle risultanze del test per le CGU Passeggeri Long Haul e Passeggeri Regionale. Per quanto riguarda la CGU Cargo, invece si evidenzia come ad un aumento di 20bps del WACC corrisponderebbe un *impairment* di 220 euro milioni, mentre ad una riduzione di 20bps del WACC corrisponderebbe un *impairment* di 147 euro milioni.

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 2014 con le relative movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2013	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri Movimenti	31.12.2014
Attività per imposte anticipate				
- Valutazione strumenti finanziari	47.434		(13.340)	34.094
- Imposte anticipate su perdite pregresse	69.000	19.200		88.200
Totale	116.434	19.200	(13.340)	122.294
Passività per imposte differite				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	120.466	(821)		119.645
- TFR e altri benefici ai dipendenti	(2.304)		(22.426)	(24.730)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	382	(202)		180
Totale	118.544	(1.023)	(22.426)	95.095
Saldo	2.110	(20.223)	(9.086)	(27.199)

Le imposte anticipate presentano un incremento complessivo pari a 5.860 mila euro, dovuto alla:

- Variazione positiva per 19.200 mila euro derivante dall'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 2015 e del piano 2016, la potenziale recuperabilità nel solo arco temporale descritto. Il maggior valore registrato nel corso del 2014 risente delle modifiche apportate in materia di deduzioni ai fini IRES.
- Riduzione pari a 13.340 mila euro, relativa 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 non ha avuto effetti sul conto economico ma solo sulle riserve di patrimonio netto allo scopo costituite al momento del passaggio agli IAS.

Le perdite fiscali già trasferite al consolidato di gruppo, e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2014, ammontano a circa 1.181.000 mila euro. Le passività per imposte differite, pari a 95.095 mila euro, registrano un decremento netto di 23.449 mila euro. Tale decremento è dovuto essenzialmente all'adeguamento del fondo TFR a seguito dell'aggiornamento dello stesso rispetto alla perdita attuariale sui benefici ai dipendenti, tale adeguamento non tocca il conto economico ma ha come contropartita il patrimonio netto (22.426 mila euro), nelle riserve allo scopo costituite al momento del passaggio ai principi IAS.

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 2013 e 2014.

	Valori netti al 31.12.2013	Valori netti al 31.12.2014	Fondo svalutazione cumulato al 31.12.2014
Partecipazioni in			
Imprese controllate	98.535	98.535	1.013
Imprese a controllo congiunto	43.101	43.101	-
Imprese collegate	1.613	1.607	654
Altre imprese	953	925	3.460
	144.202	144.168	5.127

Di seguito le variazioni nell'anno 2013:

	Valore Netto 31.12.2012	Acquisizioni/ Sottoscriz.	Acquisizioni/ Riduzioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclas.	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2013	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2013
Partecipazioni in imprese controllate	99.542	2.467	(2.467)	(1.007)			98.535	1.013
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	2.467	(2.467)	(1.007)				1.007
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	93.569		(50.468)				43.101	
Cisalpino AG	55.509		(50.468)				5.041	
Trenord Srl	38.060						38.060	
Partecipazioni in imprese collegate	1.607	45	(34)	(5)			1.613	648
Pol Rail Srl	1.522						1.522	569
Logistica S.A.	18						18	
Alpe Adria SpA	44						44	
East Rail Srl in liquidazione	23			(5)			18	79
La Spezia Shunting Railways SpA		45	(34)				11	
Altre Imprese	953						953	3.470
Eurogateway S.r.l.	75						75	
Centro Merci Orte	24						24	28
Consorzio Unico Campania	28						28	
Gestione Servizi Interporto	77						77	
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-						-	3.329
Interporto Padova	316						316	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci	129						129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35						35	89
Interporto Bologna	204						204	
Verona Cargo Center in liquidazione	-						-	10
Consel S.c.a.r.l.	1						1	
Ralpin AG	20						20	
Consorzio Trasporti Integrati	10						10	
Isfort	34						34	14
	195.671	2.512	(52.969)	(1.012)	-	-	144.202	5.131

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
Partecipazioni in imprese controllate	98.535						98.535	1.013
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
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	43.101						43.101	
Cisalpino AG	5.041						5.041	
Trenord Srl	38.060						38.060	
Partecipazioni in imprese collegate	1.613			(6)			1.607	654
Pol Rail Srl	1.522						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	
Altre Imprese	953		(28)				925	3.460
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
	144.202		(28)	(6)	-	-	144.168	5.127

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 31.12.2014	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2014 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Serfer Srl	Genova, Via Rolla 22r	5.000	990	10.278	100%	10.278	7.088	(3.190)
TX Logistik AG								
Trenitalia Logistik France S.a.S.	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85	286	3.978	20.820	100%	20.820	91.410	70.590
Thello S.a.S.	Paris, 182 rue Lafayette	43	25	81	100%	81	37	(44)
	Paris, 15 rue des Sablons	1.500	(1.366)	(10.929)	67%	(7.286)	0	7.286
							98.535	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
Cisalpino AG (*)	Bern, Fabrikstrasse 35	84	(1.103)	23.670	50%	11.835	5.041	(6.794)
Trenord S.r.l.(**)	Milano, Via P. Paleocapa 6	76.120	2.213	71.528	50%	35.764	38.060	2.296
							43.101	
Partecipazioni in imprese collegate								
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia, Via del Molo 1	1.000	191	421	4,5%	19	11	(8)
Pol Rail Srl (**)	Roma, Via Scalo S. Lorenzo 16	2.000	1.062	4.288	50%	2.144	1.522	(622)
East Rail Srl in liquidazione	Trieste, Via Ghega 1	130	(18)	36	32%	12	12	0
Alpe Adria SpA (**)	Trieste, Via S.Caterina da Siena 1	120	20	201	33%	67	44	(23)
Logistica S.A.	Clichy la Garenne Cedex, Cap West 7/9 Allées d l'Europe	37	5	3.111	50%	1.556	18	(1.538)
							1.607	
TOTALE							143.243	

(*) cambio franco svizzero - medio 2014: 1,2146; al 31/12/2014: 1,2030

(**) valori stimati 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, ciò trova conferma nel risultato dell'*Impairment Test* effettuato sul valore di carico della partecipazione. In particolare il valore recuperabile di TX Logistik AG è stato considerato pari al relativo valore d'uso determinato, attraverso la metodologia del Discount Cash Flow, attualizzando i flussi di cassa attesi dalla gestione aziendale ad un tasso del 5,92% rappresentativo del WACC della società in esame. Ai fini dell'applicazione di tale metodologia è stato utilizzato il piano economico finanziario 2015-2019 della società controllata. Dall'esito del Test d'*impairment* non è emersa la necessità di procedere ad alcuna svalutazione sul valore di carico della partecipazione. Si evidenzia inoltre che l'analisi di sensitività effettuata, evidenzia come la variazione nella misura del WACC (+50/-50bps) non incide in modo significativo sulle risultanze della stima.
- in Thello S.a.s., si è proceduto ad incrementare l'accantonamento a fondo rischi, rispetto al valore del 31 dicembre 2013, dell'importo di 910 mila euro per allineare il valore della partecipazione alla quota di pertinenza del patrimonio netto negativo pari a 7.286 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)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Cisalpino AG (**)	50%	21.530	18.581	40.111	1.155	-	1.155	2.184	1.331	853
Trenord S.r.l.	50%	341.241	240.142	581.383	409.959	171.425	581.384	760.433	760.333	100
Partecipazioni in imprese collegate										
Pol Rail Srl	50%	8.385	75	8.460	4.648	3.812	8.460	26.562	26.155	407
East Rail Srl in liquidazione	32%	77	-	77	23	54	77	2	19	(17)
Alpe Adria SpA	33,33%	8.085	61	8.146	7.884	81	7.965	40.567	40.538	29
Logistica S.A.	50%	842	3.080	3.922	816	1	817	603	293	310
31.12.2013										
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Cisalpino AG (**)	50%	23.678	508	24.186	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
Partecipazioni in imprese collegate										
La Spezia Shunting Railways SpA	4,50%	2.110	0	2.110	1.689	-	1.689	4.524	4.333	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%	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Logistica S.A.	50%	815	3.080	3.895	784	-	784	276	271	5
31.12.2014										

(**) 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								
	31.12.2014			31.12.2013			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Crediti per finanziamenti	-	9.209	9.209	22.750	16.269	39.019	(22.750)	(7.060)	(29.810)
Altri crediti finanziari	479	-	479	579	340	919	(100)	(340)	(440)
	479	9.209	9.688	23.329	16.609	39.938	(22.850)	(7.400)	(30.250)

Il decremento delle attività finanziarie è dovuto principalmente alla riduzione dei crediti per finanziamenti. In particolare ai crediti verso Trenord a seguito del rimborso del finanziamento di 22.750 mila euro e della riduzione del conto corrente intersocietario per 13.091 mila euro, parzialmente compensato dall'accensione del conto corrente intersocietario verso Thello, pari a 6.031 mila euro.

La tabella seguente riassume la composizione dei crediti per finanziamenti:

	Credito Residuo					
	31.12.2014			31.12.2013		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	479	-	479	579	-	579
Trenord Srl	-	2.828	2.828	22.750	15.919	38.669
Thello SpA	-	6.031	6.031	-	-	-
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	-	-	-	-	340	340
Logistica SA	-	350	350	-	350	350
Totale	479	9.209	9.688	23.329	16.609	39.938

11. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2014			31.12.2013			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
	Altri crediti verso società del gruppo		17.430	17.430		16.111	16.111		1.319
Crediti per IVA verso controllante	562		562	4.851	2.557	7.408	(4.289)	(2.557)	(6.846)
Crediti per consolidato fiscale		1.443	1.443		10.341	10.341		(8.898)	(8.898)
Altri crediti per IVA	3		3	3		3			
Altre amministrazioni dello Stato	17.138	12.143	29.281	20.831	7.210	28.041	(3.693)	4.933	1.240
Debitori diversi e ratei/risconti	1.038	26.491	27.529	797	28.110	28.907	241	(1.619)	(1.378)
Totale	18.741	57.507	76.248	26.482	64.329	90.811	(7.741)	(6.822)	(14.563)
Fondo svalutazione		(2.015)	(2.015)		(1.671)	(1.671)		(344)	(344)
Totale netto fondo svalutazione	18.741	55.492	74.233	26.482	62.658	89.140	(7.741)	(7.166)	(14.907)

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

- crediti per IVA verso la controllante, pari a 562 mila euro. La riduzione di detti crediti rispetto all'esercizio precedente (6.846 mila euro) è dovuta al rimborso da parte della Capogruppo del credito per IVA di pool relativo ad anni precedenti (4.607 mila euro) ed alle liquidazioni IVA periodiche dell'esercizio 2014 (2.239 mila euro);
- credito verso la controllante per consolidato fiscale, pari ad euro 1.443 mila euro. Il credito si è ridotto essenzialmente per effetto combinato della riclassifica del credito per imposte pagate all'estero, precedentemente vantato verso la Capogruppo nell'ambito del consolidato fiscale, ed attualmente nei confronti dell'erario tedesco (4.770 mila euro) e dell'andamento delle imposte dell'anno corrente (2.515 mila euro);
- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 29.281 mila euro relativi prevalentemente a crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (di cui 17.138 mila euro di quota non corrente e 11.643 mila euro di quota corrente);
- altri crediti, pari a 27.529 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (4.723 mila euro); crediti verso il personale (2.498 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico regionale (7.617 mila euro), anticipi a fornitori (5.121 mila euro) e altri crediti minori (7.570 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 (2.015 mila euro).

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

	31.12.2014			31.12.2013			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	18.741	56.754	75.495	26.482	61.165	87.647	(7.741)	(4.411)	(12.152)
Paesi dell'area euro		721	721		2.242	2.242		(1.521)	(1.521)
Regno Unito		14	14		12	12		2	2
Altri paesi europei (UE non euro)		1	1		199	199		(198)	(198)
Altri paesi europei non UE		17	17		711	711		(694)	(694)
Altri Paesi									
	18.741	57.507	76.248	26.482	64.329	90.811	(7.741)	(6.822)	(14.563)

12. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	877.165	893.995	(16.830)
Fondo svalutazione	(200.017)	(216.181)	16.164
Valore netto	677.148	677.814	(666)
Beni radiati da alienare	20.751	20.907	(156)
Fondo svalutazione	(10.080)	(11.863)	1.783
Valore netto	10.671	9.044	1.627
Totale Rimanenze	687.819	686.858	961

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo, rispetto all'esercizio precedente evidenziano una variazione in diminuzione di 16.830 mila euro, riconducibile ai piani di efficientamento degli acquisti e all'avvio di un progressivo piano di dismissione dei ricambi e dei componenti di tipo decentrato, giacenti presso le Officine di Manutenzione Ciclica, per i quali è stata valutata l'obsolescenza rispetto alle esigenze manutentive industriali, in coerenza con le procedure aziendali. Quest'ultima operazione è stata in parte neutralizzata a conto economico con utilizzo del fondo svalutazione. Il fondo che si è ridotto di 16.164 mila: tale importo deriva infatti dall'effetto combinato dell'utilizzo per circa 33 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate, parzialmente compensato dall'accantonamento rilevato per 17 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.

13. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	172.850	192.727	(19.877)
- Clienti per irregolarità di viaggio	195.880	167.555	28.325
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	93.664	115.549	(21.885)
Ferrovie Estere	15.903	29.344	(13.441)
Ferrovie in concessione	6.365	6.362	3
Agenzie e altre aziende di trasporto	24.565	24.760	(195)
Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato e le Regioni	1.218.223	1.335.916	(117.693)
Crediti verso società del Gruppo	249.041	239.579	9.462
Totale	1.976.491	2.111.792	(135.301)
Fondo svalutazione	(260.216)	(230.886)	(29.330)
Totale netto fondo	1.716.275	1.880.906	(164.631)

Il decremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 164.631 mila euro, è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato, per complessivi 117.693 mila euro:

- del decremento dei crediti verso le Regioni (248.401 mila euro) per contratti di servizio locale passeggeri, dovuto all'effetto combinato della migliore regolazione finanziaria degli stessi e dalla riduzione dei volumi di produzione, come ampiamente spiegato nella sezione dedicata al commento dei ricavi da traffico;
- dell'incremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per il Contratto di servizio pubblico per 130.708 mila euro, a seguito dell'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi.

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:

	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
Nazionali	1.944.314	2.053.913	(109.599)
Paesi dell'area euro	28.392	48.608	(20.216)
Regno Unito	7	11	(4)
Altri paesi europei (UE non euro)	2.086	852	1.234
Altri paesi europei non UE	1.585	8.301	(6.716)
Altri paesi	107	107	-
	1.976.491	2.111.792	(135.301)

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

Fondo svalutazione crediti commerciali	31.12.2013	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	31.12.2014
Clienti ordinari					
- Clienti	24.570	481	(658)	5.374	29.767
- Clienti per irregolarità di viaggio	164.051	41.817	(13.492)		192.376
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	20.531		(284)	(3.814)	16.433
Ferrovie in concessione	6				6
Agenzie e altre aziende di trasporto	13.655		(20)	(74)	13.561
Crediti verso società del Gruppo	8.073				8.073
Totale	230.886	42.298	(14.454)	1.486	260.216

L'accantonamento del 2014 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (41.817 mila euro).

14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
Depositi bancari e postali	1.968	52.633	(50.665)
Assegni	2	2	0
Denaro e valori in cassa	38.399	38.332	67
Conti Correnti di tesoreria	-	32.793	(32.793)
Totale	40.369	123.760	(83.391)

Il decremento delle disponibilità liquide, pari ad 83.391 mila euro, è correlato alla riduzione della voce "Depositi bancari e postali" (50.665 mila euro), per gli incassi registrati dalle banche al 31 dicembre 2013 e transitati sul sistema di cash pooling operante tra la controllante e la società a gennaio 2014 ed alla riduzione della voce "conti correnti di tesoreria" (32.793 mila euro), a seguito dell'accredito sul conto corrente intersocietario del versamento relativo al contratto di servizio pubblico per le Regioni a Statuto speciale e per il trasporto pendolari relazione Rosarno-Reggio Calabria-Melito, effettuato dal MEF a fine 2013 sul conto corrente di tesoreria e svincolato all'incasso ad inizio 2014.

15. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 2.443 mila euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 1.818 mila euro, rappresentano sostanzialmente il credito d'imposta IRAP per autotassazione in acconto (78.879 mila euro) al netto dell'IRAP dovuta nell'esercizio (76.614 mila euro).

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2013 e 2014 per le voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto delle variazioni del Patrimonio netto.

Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2014, 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 2014 è pari a 31.849 mila euro, a seguito dell'attribuzione del 5% dell'utile dell'esercizio 2013, per 9.074 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 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 2014 presenta un saldo negativo pari a 89.885 mila euro. La riserva si è decrementata rispetto al 31 dicembre 2013 per un importo lordo pari a 48.510 mila euro per effetto delle variazioni di *fair value* degli strumenti finanziari derivati (IRS e Collar) detenuti in portafoglio al 31 dicembre 2014, compensata da una variazione di segno opposto di 13.340 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 2014 è pari a 162.009 mila euro. Nel 2014 si è registrata una perdita attuariale pari a 84.023 mila euro (al netto dell'effetto fiscale pari a 22.425 mila euro), rispetto ad un utile attuariale registrato nel 2013 pari a 43.867 mila euro. Tale variazione negativa è legata essenzialmente al significativo decremento del tasso di attualizzazione della passività per benefici ai dipendenti considerato al 31 dicembre 2014 rispetto alla fine dell'esercizio precedente.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Tale voce si incrementa per effetto della destinazione dell'utile 2013 per 172.414 mila euro, al netto della quota attribuita a Riserva Legale (9.074 mila euro). Al 31 dicembre 2014 risulta un utile a nuovo complessivo pari a 278.888 mila euro, rispetto a 106.474 mila euro del 31 dicembre 2013.

Risultato del periodo

L'esercizio 2014 presenta un risultato netto positivo pari a 59.509 mila euro.

Disponibilità Riserve

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

Origine	Importi al 31.12.2014 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuib. di b	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	1.654.464	1.654.464	-	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:								
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(89.885)	(89.885)	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(162.009)	(162.009)	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva Legale	31.849	31.849	-	-	-	-	-	-
Utii (perdite) a nuovo	278.888	43.054	235.834	235.834	-	-	-	-
TOTALE	1.890.391	1.477.473	412.918	235.834	-	-	-	-

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

	Valore Contabile		
	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
Finanziamenti a medio/lungo termine			
Finanziamenti da banche	1.446.458	1.801.041	(354.583)
Finanziamenti da soci	3.148.403	3.394.487	(246.084)
Totale Finanziamenti non correnti	4.594.861	5.195.528	(600.667)
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine			
Finanziamenti da banche	355.021	274.554	80.467
Finanziamenti da soci	259.695	18.958	240.737
Totale	614.716	293.512	321.204
Finanziamenti a breve termine			
Finanziamenti da soci	200.008	130.082	69.926
Totale	200.008	130.082	69.926
Totale Finanziamenti correnti	814.724	423.594	391.130
Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine	5.209.577	5.489.040	(279.463)
Totale Finanziamenti	5.409.585	5.619.122	(209.537)

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.

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti pari a 4.594.861 mila euro (5.195.528 mila euro al 31 dicembre 2013) si decrementa di 600.667 mila euro principalmente per l'effetto dalla riclassifica a breve dei finanziamenti che andranno in scadenza nel 2015: verso Capogruppo per finanziamento Eurofima di 248.300 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.

La quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine si incrementa per 321.204 mila euro, quale effetto differenziale tra le riclassifiche sopra evidenziate per quote in scadenza nel 2015 (602.883 mila euro) ed il pagamento delle quote capitale dei finanziamenti in scadenza nel 2014: finanziamento Eurofima verso la Capogruppo pari a 7.700 mila euro, finanziamenti concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) pari a 83.333 mila e i finanziamenti concessi da Banca Europea degli Investimenti di 190.625 mila euro.

I finanziamenti a breve, pari a 200.008 mila euro (130.082 mila euro al 31 dicembre 2013) si incrementano di 69.926 mila euro riconducibili essenzialmente all'aumento del tiraggio bancario a breve nei confronti della Capogruppo.

In questa voce sono rappresentati anche i ratei calcolati sui finanziamenti medesimi, pari a 11.841 mila euro al 31 dicembre 2014 (11.936 mila euro al 31 dicembre 2013).

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	31.12.2014		31.12.2013	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,885%	2014	€ -	€	7.700	€ 7.977
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ 165.300	€ 165.406	€ 165.300	€ 165.457
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ 83.000	€ 83.008	€ 83.000	€ 83.016
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 310.000	€ 310.184	€ 310.000	€ 310.301
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 194.000	€ 194.012	€ 194.000	€ 194.028
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 32.300	€ 32.302	€ 32.300	€ 32.305
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2017	€ 450.000	€ 450.012	€ 600.000	€ 600.034
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 284.375	€ 284.544	€ 325.000	€ 325.208
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.004	€ 200.000	€ 200.005
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.004	€ 200.000	€ 200.005
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 149.400	€ 149.403	€ 149.400	€ 149.404
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 62.700	€ 62.701	€ 62.700	€ 62.701
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 160.000	€ 160.017	€ 160.000	€ 160.035
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 183.000	€ 183.017	€ 183.000	€ 183.033
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 62.700	€ 62.701	€ 62.700	€ 62.701
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 47.400	€ 47.401	€ 47.400	€ 47.401
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	4,20%	2020	€ 500.000	€ 504.366	€ 500.000	€ 502.830
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,70%	2021	€ 100.000	€ 99.642	€ 100.000	€ 99.575
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 120.000	€ 120.065	€ 120.000	€ 120.113
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 666.667	€ 666.838	€ 750.000	€ 750.242
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 122.200	€ 122.231	€ 122.200	€ 122.252
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 400.000	€ 400.085	€ 400.000	€ 400.112
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ 42.722	€ 42.500	€ 42.730
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 190.000	€ 190.060	€ 190.000	€ 190.098
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 100.000	€ 100.032	€ 100.000	€ 100.032
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 116.000	€ 116.038	€ 116.000	€ 116.038
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 128.700	€ 128.787	€ 128.700	€ 128.787
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 65.700	€ 65.746	€ 65.700	€ 65.772
Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine EUR				€ 5.135.942	€ 5.141.328	€ 5.417.600	€ 5.422.192
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,606%	2016	CHF 12.500	CHF 12.739	CHF 12.500	CHF 12.738
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
Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine CHF				CHF 81.000	CHF 82.064	CHF 81.000	CHF 82.063
Controvalore in Euro				€ 67.365	€ 68.249	€ 65.982	€ 66.848
Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine				€ 5.203.307	€ 5.209.577	€ 5.483.582	€ 5.489.040

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2014	31.12.2013
Valore attuale obbligazioni TFR	991.393	935.439
Valore attuale obbligazioni CLC	18.893	16.694
Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC	1.010.286	952.133
Altri Benefici ai dipendenti	95	94
Totale TFR e altri benefici ai dipendenti	1.010.381	952.227

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

TFR	2014	2013
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	935.439	1.077.427
Interest cost (*)	19.545	21.169
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	81.547	(44.101)
Anticipi e utilizzi	(45.138)	(119.056)
Passività per TFR a fine esercizio	991.393	935.439
CLC		
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	16.694	16.676
Service cost (**)	171	172
Interest cost (*)	472	439
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	2.476	234
Anticipi e utilizzi	(920)	(827)
Passività per CLC a fine esercizio	18.893	16.694

(*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 45.138 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, perdite attuariali per 81.547 mila euro rispetto all'utile attuariale del 2013 pari a 44.101 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente al decremento del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (0,91% al 31 dicembre 2014, rispetto al 2,50% del 31 dicembre 2013).

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 2014, a 18.893 mila euro, rispetto a

16.694 mila euro del 31 dicembre 2013. La CLC ha generato perdite attuariali per un importo pari a 2.476 mila euro, rispetto alla perdita attuariale del 2013 pari a 234 mila euro.

Gli altri benefici ai dipendenti al 31 dicembre 2014, pari a 95 mila euro (94 mila euro al 31 dicembre 2013), 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:

	31.12.2014	31.12.2013
Tasso di attualizzazione TFR	0,91%	2,50%
Tasso di attualizzazione CLC	1,49%	3,17%
Tasso annuo incremento TFR	1,95% per il 2015 2,40% per il 2016 2,625% per il 2017-2018 3,00% dal 2019 in poi	3%
Tasso di inflazione	0,60% per il 2015 1,20% per il 2016 1,50% per il 2017-2018 2,00% dal 2019 in poi	2%
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.

	31.12.2014	TFR	CLC
Tasso di turnover +1%		984.918	-
Tasso di Turnover -1%		998.588	-
Tasso di inflazione +0,25%		1.003.293	20.026
Tasso di inflazione -0,25%		979.688	17.813
Tasso di attualizzazione +0,25%		972.546	18.328
Tasso di attualizzazione -0,25%		1.010.853	19.486

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.

	TFR	CLC
Service cost 2015	-	199
Duration del piano (in anni)	8,3	13,0
Erogazioni future stimate		
1° Anno	66.668	917
2° Anno	61.344	916
3° Anno	65.611	918
4° Anno	74.550	921
5° Anno	42.581	936

19. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2014 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2013	Acc. nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio Fondi Eccedenti	Riclassifiche	31.12.2014
F.do ristrutturazione industriale	34.742		(34.742)			0
Altri fondi:						
F.do Oneri Officine	14.213		736		(198)	14.751
Fondo Rischi e Oneri	95.651	20.545	(22.080)	(210)		93.906
Totale non corrente	144.606	20.545	(56.086)	(210)	(198)	108.657
F.do Oneri Officine quota a breve	3.963		(153)		198	4.008
Totale corrente	3.963	-	(153)	-	198	4.008
Totale Fondi rischi ed oneri	148.569	20.545	(56.239)	(210)	-	112.665

Il Fondo Ristrutturazione Industriale, nel corso dell'esercizio 2014, è stato interamente utilizzato a seguito della chiusura dei progetti 2013, con accesso alle prestazioni del fondo, di ulteriori 199 risorse (34.742 mila euro).

Il Fondo Oneri Officine (18.759 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio. Si segnala che la quota a breve è pari a 4.008 mila euro.

Il Fondo Rischi e Oneri, al 31 dicembre 2014, è pari a 93.906 (95.651 mila euro al 31 dicembre 2013) ed è così composto:

- contenzioso del lavoro per 18.456 mila euro (18.709 mila euro al 31 dicembre 2013) 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;
- possibili penali verso le Regioni per 8.301 mila euro (9.623 mila euro al 31 dicembre 2013) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati relativamente al Contratto di Servizio;

- contenzioso civile, per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 59.863 mila euro (60.943 mila euro al 31 dicembre 2012), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società;
- rischi su partecipazioni per 7.286 mila euro, a fronte delle perdite della partecipata Thello S.a.s, come descritto alla nota relativa alle partecipazioni.

Il Fondo Rischi ed Oneri è stato adeguato di 20.545 mila euro nel 2014, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 6.562 mila euro; (b) possibili penali da parte delle Regioni per 6.788 mila euro; (c) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 6.284 mila euro; e (d) accantonamento oneri su partecipazioni per 911 mila euro.

Tale fondo è stato infine utilizzato per 22.080 mila euro: penali passive relative al settore cargo (1.873 mila euro), penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (8.111 mila euro), oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (6.815 mila euro) e vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (5.281 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)

	31.12.2014			31.12.2013			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	98.694	44.543	143.237	174.635	18.729	193.364	(75.941)	25.814	(50.127)
Altre passività finanziarie	-	591.634	591.634	-	785.610	785.610	-	(193.976)	(193.976)
	98.694	636.177	734.871	174.635	804.339	978.974	(75.941)	(168.162)	(244.103)

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 143.237 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2014 e registra un decremento di 50.127 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:

- i) l'esposizione al rischio, valutata come l'esposizione potenziale di *mark-to-market* durante la vita dello strumento finanziario,
- ii) 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 591.634 mila euro (785.610 al 31 dicembre 2013), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un decremento pari a 193.976 mila euro per effetto delle minori 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:

	31.12.2014			31.12.2013			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.		136.244	136.244		133.204	133.204		3.040	3.040
Debiti per IVA		89.936	89.936		93.462	93.462		(3.526)	(3.526)
Debiti per IVA verso Controllante		5.964	5.964		-	-		5.964	5.964
Debiti per consolidato fiscale		4.966	4.966		-	-		4.966	4.966
Altri debiti verso società del Gruppo		9.599	9.599		18.158	18.158		(8.559)	(8.559)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	63.381	393.000	456.381	80.598	391.670	472.268	(17.217)	1.330	(15.887)
Totale	63.381	639.709	703.090	80.598	636.494	717.092	(17.217)	3.215	(14.002)

Le altre passività correnti evidenziano un incremento complessivo di 3.215 mila euro rispetto al 2013 riconducibile essenzialmente alle variazioni delle seguenti voci:

- il decremento dei "debiti per IVA", pari a 3.526 mila euro, riconducibile alla riduzione del debito IVA ad esigibilità differita sulle fatture emesse verso la Pubblica Amministrazione che diventa esigibile solo al momento dell'incasso;
- la riduzione dei debiti verso società del gruppo (8.559 mila euro) riconducibile essenzialmente alla regolazione finanziaria di debiti non commerciali verso le società del gruppo;
- l'aumento dei debiti per IVA verso la Capogruppo (5.964 mila euro) a seguito della liquidazione dell'IVA periodica relativa all'esercizio 2014;
- l'incremento dei debiti per consolidato fiscale per 4.966 mila euro dovuto al debito per IRES dell'anno al netto degli acconti versati.
- l'incremento degli "altri debiti e ratei/risconti passivi" pari ad euro 1.330 mila euro.

Le altre passività non correnti, invece, mostrano un decremento di 17.217 mila dovuto essenzialmente al debito verso Fondo Gestione bilaterale pari a 113.714 mila euro (di cui 53.832 entro l'esercizio) che diminuisce rispetto all'esercizio precedente di 32.116 mila euro per l'effetto delle liquidazioni avvenute nel 2014 (80.209 euro), in parte compensata dall'incremento per l'accesso al fondo di ulteriori risorse derivanti da code di progetti 2013 e quelle collocate nel Fondo a seguito dell'accordo di Maggio 2014 (47.589 mila euro).

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:

	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
Debiti verso fornitori	851.220	809.046	42.174
Acconti commerciali	225	222	3
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	808.560	812.854	(4.294)
Totale	1.660.005	1.622.122	37.883

L'aumento della voce debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 37.883 mila euro è imputabile ai maggiori debiti verso fornitori per 42.174 mila euro a seguito di investimenti per acquisto di nuovo materiale rotabile.

Per ulteriori dettagli relativi ai debiti commerciali verso le società 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.

	2014	2013	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	5.226.866	5.143.279	83.587
Ricavi da mercato	3.234.285	3.121.624	112.661
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.764.970</i>	<i>2.652.279</i>	<i>112.691</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>469.315</i>	<i>469.345</i>	<i>(30)</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	1.992.581	2.021.655	(29.074)
<i>Corrispettivi dallo Stato</i>	<i>463.794</i>	<i>489.990</i>	<i>(26.196)</i>
<i>Corrispettivi da Regioni</i>	<i>1.528.787</i>	<i>1.531.665</i>	<i>(2.878)</i>
Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione	140.062	129.482	10.580
Totale	5.366.928	5.272.761	94.167

La voce ammonta a 5.366.928 mila euro e mostra un aumento rispetto all'esercizio precedente di 94.167 mila euro.

L'aumento dei ricavi da mercato pari a 112.661 mila euro è riconducibile essenzialmente al potenziamento dell'offerta sul sistema AV, anche se parzialmente compensato da una riduzione registrata sui prodotti InterCity e sui ricavi del traffico merci.

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) si riducono di 29.074 mila euro; tale riduzione è essenzialmente riconducibile alla riduzione dei servizi di trasporto pubblico locale acquistati dalla Stato per le Regioni a Statuto Speciale e servizi indivisi del Triveneto.

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

	2014	2013	Variazioni
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato			
Per il trasporto viaggiatori	365.457	386.800	(21.343)
Per il trasporto merci	98.337	103.190	(4.853)
Totale	463.794	489.990	(26.196)

I ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione registrano un incremento complessivo di 10.580 mila euro rispetto al 2013. Tale incremento deriva prevalentemente dall'effetto combinato delle variazioni delle seguenti nature di corrispettivo:

- incremento dei servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi incluso le variazioni di lavori in corso (+18.676 mila euro), riferibili prevalentemente all'aumento di servizi di manutenzione erogati dalla Direzione Tecnica della Società a favore di Trenord S.r.l.;
- decremento per servizi di scorta manovra e condotta riconducibili ai servizi erogati a Trenord S.r.l. (-6.927 mila euro);

- decremento dei corrispettivi per binari di raccordo (-1.987 mila euro).

24. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2014	2013	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	10.148	10.120	28
Plusvalenze	17.065	27.328	(10.263)
Altri Proventi Diversi	182.579	187.566	(4.987)
Totale	209.792	225.014	(15.222)

Gli Altri Ricavi registrano una riduzione di 15.222 mila euro rispetto all'esercizio 2013. Tra le variazioni più significative degli altri proventi si segnalano:

- una riduzione delle plusvalenze per 10.263 mila euro prevalentemente riconducibile alla rottamazione del materiale rotabile;
- una riduzione dei proventi diversi per 4.987 mila euro riconducibili prevalentemente a un decremento di provvigioni attive su vendita biglietti per 1.578 mila euro e da una riduzione penali a clienti e fornitori per inadempimenti contrattuali per 14.832 mila euro parzialmente compensate da un incremento degli indennizzi assicurativi per 13.146 mila euro.

25. Costo del personale

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

	2014	2013	Variazioni
Personale a ruolo	1.835.518	1.855.262	(19.744)
Salari e stipendi	1.346.822	1.381.962	(35.140)
Oneri sociali	370.132	378.863	(8.731)
Altri costi del personale a ruolo	22.953	1.537	21.416
Trattamento di fine rapporto	89.927	93.615	(3.688)
Accantonamenti/Rilasci	6.433	(61)	6.494
Service costs TFR/CLC	(749)	(654)	(95)
Personale Autonomo e Collaborazioni	36	92	(56)
Salari e stipendi	11	75	(64)
Oneri sociali	25	17	8
Altri costi	64.986	64.362	624
Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.879	1.206	673
Altri costi	63.107	63.156	(49)
Totale	1.900.540	1.919.716	(19.176)

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 1.900.540 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 19.176 mila euro.

Tale andamento è riconducibile a:

- una riduzione dei costi per il personale a ruolo (-43.871 mila euro) dovuta alla riduzione dell'organico medio di 1.653 risorse;
- aumento degli altri costi del personale a ruolo per 21.416 mila euro dovuto a maggiori costi per adeguamento del debito per il fondo di sostegno al reddito per 12.846 mila euro a seguito dell'accordo siglato con le OO.SS. a maggio 2014 con il quale è stato prolungato il periodo di validità degli accordi 2013 e a minori rimborsi per personale distaccato da società del gruppo per 8.985 mila euro.

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

PERSONALE	2014	2013	Variazione
Dirigenti	245	255	(10)
Quadri	3.524	3.865	(341)
Altro personale	28.370	29.672	(1.302)
TOTALE	32.139	33.792	(1.653)

26. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2014	2013	Variazioni
Materie prime e di consumo	317.979	313.060	4.919
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	73.054	61.428	11.626
Illuminazione e forza motrice	11.021	11.419	(398)
Totale	402.054	385.907	16.147

Le materie prime e di consumo, pari a 317.979 mila euro, si riferiscono per 314.593 mila euro a consumi di materiali da magazzino, a 3.083 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 per 11.626 mila euro di costi per l'energia dovuti all'incremento a seguito della Delibera AEG 12/2013 in parte compensato dai conguagli positivi per costi energia degli esercizi precedenti.

27. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2014	2013	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	1.071.719	1.082.340	(10.621)
Pedaggio	823.324	857.097	(33.773)
Servizi trasporto Merci	115.632	103.956	11.676
Altre prestazioni collegate al Trasporto	72.149	60.210	11.939
Servizi di manovra	42.576	42.943	(367)
Servizi di traghettamento	18.038	18.134	(96)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	548.970	524.400	24.570
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	456	364	92
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	219.556	224.925	(5.369)
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	328.958	299.111	29.847
Servizi immobiliari e utenze	35.417	36.392	(975)
Servizi amministrativi ed informatici	95.857	96.459	(602)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	15.727	15.825	(98)
Diversi	314.427	307.854	6.573
Prestazioni professionali	7.770	5.695	2.075
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	16.326	15.268	1.058
Costi comuni di Gruppo	3.524	2.057	1.467
Assicurazioni	26.909	28.758	(1.849)
Accompagnamento notte	20.188	20.923	(735)
Ristorazione	68.568	65.370	3.198
Consulenze	229	693	(464)
Provvigioni alle agenzie	46.104	44.521	1.583
Altro	118.874	121.921	(3.047)
Accantonamenti/Rilasci	5.935	2.648	3.287
Totale	2.082.117	2.063.270	18.847

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un incremento pari a 18.847 mila euro.

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- minori costi per 33.773 mila euro per la riduzione del costo unitario del pedaggio sulle tratte AV e per la riduzione dell'offerta commerciale del trasporto regionale;
- maggiori costi per 11.676 mila euro per sous-traitance in ambito del business Cargo;
- maggiori costi per 11.939 mila euro relativi alle altre prestazioni collegate al trasporto riconducibili ai servizi accessori alla circolazione per 5.002 mila euro e agli autoservizi sostitutivi per 6.997 mila euro;
- maggiori costi di manutenzione, prevalentemente materiale rotabile, per 29.847 mila euro;
- maggiori costi per i servizi a bordo treno per 2.463 mila euro legati all'incremento dei costi per i servizi di ristorazione (3.198 mila euro) parzialmente compensati dai minori costi del servizio di accompagnamento sui treni notte (-735 mila euro);

28. Costi per godimento beni di terzi

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

	2014	2013	Variazioni
Canoni di leasing operativo	11	8	3
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	76.334	77.624	(1.290)
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	43.617	37.006	6.611
Servizi informatici ed altro	14.919	14.883	36
Totale	134.881	129.521	5.360

Si registrano maggiori costi per godimento beni di terzi per 5.360 mila euro derivanti essenzialmente da maggiori noli di materiale rotabile verso SBB per 6.309 mila euro.

29. Altri costi operativi

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

	2014	2013	Variazioni
Altri costi	39.267	34.886	4.381
Minusvalenze	602	3.864	(3.262)
Accantonamenti/Rilasci	7.137	6.703	434
Totale	47.006	45.453	1.553

L'aumento degli altri costi operativi pari a 1.553 mila euro è effetto dei maggiori costi registrati per l'imposta municipale unica (IMU) (276 mila euro), per il contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (2.199 mila euro), per il contributo alla Fondazione FS Italiane (1.580 mila euro) parzialmente compensati dalle minori minusvalenze stimate sulle dismissioni del materiale rotabile dal ciclo produttivo (3.262 mila euro).

30. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2014 a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

L'ammontare della posta (445.677 mila euro) è quasi totalmente riconducibile alla capitalizzazione di manutenzione incrementativa.

31. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2014	2013	Variazioni
Amm.to attività immateriali	34.635	33.318	1.317
Amm.to attività materiali	923.660	899.422	24.238
Totale	958.295	932.740	25.555

L'incremento complessivo della voce di 25.555 mila euro è dovuto all'entrata in esercizio di nuovi beni e all'ordinario andamento del processo di ammortamento di quelli già in esercizio.

32. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2014	2013	Variazioni
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	209.002	20.545	188.457
Rettifiche e riprese di valore su crediti	476	288	188
Totale	209.478	20.833	188.645

Le svalutazioni e perdite di valore si incrementano di 188.645 mila euro essenzialmente per effetto della svalutazione operata sulla base dell'impairment test della CGU Cargo (185.200 mila euro) per il cui approfondimento si rinvia al paragrafo specifico.

33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente

	2014	2013	Variazioni
Prov. fin. su crediti immob. e titoli	463	1.038	(575)
Proventi finanziari diversi	4.670	3.392	1.278
Proventi finanziari su derivati	1.911	1.999	(88)
Dividendi	983	2.683	(1.700)
Utile su cambi	576	17.213	(16.637)
Totale	8.603	26.325	(17.722)

Il saldo proventi finanziari è pari a 8.603 mila euro e registra un decremento pari a 17.722 mila euro. Tale decremento è essenzialmente dovuto ai minori utili su cambi registrati nel 2014 rispetto all'anno precedente (16.637 mila euro) correlati all'operazione di riduzione di Capitale Sociale di Cisalpino, avvenuta il 16 gennaio 2013.

34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2014	2013	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	145.043	161.924	(16.881)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	21.510	23.675	(2.165)
Svalutazioni di attività finanziarie	917	9.855	(8.938)
Perdita su cambi	1.867	152	1.715
Totale	169.337	195.606	(26.269)

Gli oneri finanziari su debiti evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2013 pari a 26.269 mila euro, riconducibile prevalentemente all'effetto combinato della riduzione dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri relativi ai Finanziamenti passivi e della riduzione dell'indebitamento medio dell'anno. Tale voce, che ammonta complessivamente a 144.778 mila euro, si compone essenzialmente di:

- interessi passivi su finanziamenti verso banche per 11.605 mila euro;
- interessi passivi su strumenti derivati *IRS* per 39.958 mila euro;
- interessi passivi e premi su derivati *Cap* e *Collar* per 47.437 mila euro;
- interessi passivi su finanziamenti e altri oneri verso la controllante per 42.467 mila euro.

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 22.246 mila euro, sono riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR (21.038 mila euro) e CLC (472 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste patrimoniali.

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

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

	2014	2013	Variazioni
IRAP	73.427	73.019	408
IRES	14.580	5.859	8.721
Imposte differite e anticipate	(20.224)	2.055	(22.279)
Totale	67.783	80.933	(13.150)

Le imposte sul reddito ammontano a 67.783 mila euro con una variazione in diminuzione di 13.150 mila euro rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

Il carico fiscale per IRAP ammonta a 73.427 mila euro, mentre quello per IRES, in applicazione dell'art. 84, commi 1 e 2 del TUIR, origina un onere fiscale pari a 14.580 mila euro.

Per maggiori dettagli circa l'effetto negativo a conto economico delle imposte anticipate e differite (pari complessivamente a 20.224 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:

	2014	%	2013	%
Utile del periodo	59.509		181.489	
Totale imposta sul reddito da bilancio	67.783		80.933	
Utile ante imposte	127.293		262.421	
Imposte teoriche IRES (27,50%)	35.005	27,5%	72.166	27,5%
Minori imposte:				
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	(14.842)	-11,7%	(40.625)	-15,5%
Quota IRAP relativa al costo del personale deducibile dall'IRES	(14.237)	-11,2%	(15.385)	-5,9%
Dividendi imputati a conto economico	(257)	-0,2%	(701)	-0,3%
Altre Variazioni	(32.192)	-25,3%	(17.396)	-6,6%
Maggiori imposte:				
Svalutazioni e accantonamenti non deducibili in tutto o in parte	17.397	13,7%	18.455	7,0%
Altre Variazioni	94.711	74,4%	38.454	14,7%
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	85.585	67,2%	54.968	20,9%
Proventi da adesione consolidato fiscale e altre rettifiche	(71.005)	-55,8%	(49.109)	-18,7%
IRES	14.580	11,5%	5.859	2,2%
IRAP	73.427	57,7%	73.018	27,8%
Totale fiscalità differita	(20.224)	-15,9%	2.055	0,8%
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	67.783	53,2%	80.933	30,8%

La variazione della incidenza percentuale sul risultato prima delle imposte del 2014 (53,2%) rispetto a quella del 2013 (30,8%) è principalmente riconducibile alla ripresa a tassazione (ai fini IRES) della svalutazione del materiale rotabile a seguito del test *d'impairment* pari a 185,2 milioni di Euro.

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.

36. Passività e attività potenziali

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

37. Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	2014	2013	Variazione
Amministratori	474	491	(17)
Sindaci	63	63	0
	537	554	(17)

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

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

38. 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 652 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (183 mila euro).

39. 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 2013. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2013, 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	
	31.12.2013	31.12.2012
Attività		
Totale attività non correnti	42.713.900	41.342.070
Totale attività correnti	2.647.880	3.601.604
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		63.038
Totale attività	45.361.780	45.006.712
Patrimonio netto		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	302.603	298.488
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.917.869)	(2.987.495)
Utile (Perdite) di periodo	76.770	73.291
Totale Patrimonio Netto	36.251.929	36.174.709
Passività		
Totale passività non correnti	6.998.251	5.663.086
Totale passività correnti	2.111.600	3.168.917
Totale passività	9.109.851	8.832.003
Totale patrimonio netto e passività	45.361.780	45.006.712

	2013	2012
Ricavi operativi	160.410	157.256
Costi operativi	181.233	146.360
Ammortamenti	22.112	21.474
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	21.878	1.323
Accantonamenti per rischi e oneri	-	-
Proventi e (oneri) finanziari	109.270	72.770
Imposte sul reddito	(32.313)	(12.422)
Risultato netto d'esercizio	76.770	73.291

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

40. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	2014	2013
Benefici a breve termine	3.991	4.229
Benefici successivi al rapporto di lavoro	222	214
	4.213	4.443

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2014 erogati, pari a 3.991 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2015, per un importo indicativamente non superiore a 730 mila euro (730 mila euro nel 2013).

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:

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Noleggio carri Distacco di personale	Servizi di manovra Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione 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 Distacco di personale Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e nolo materiale rotabile Distacco di personale	Servizio trasporto merci internazionale Manovre, terminalizzazioni
Imprese a controllo congiunto		
Cisalpino AG	Distacco di personale	Acquisto materiale
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi di circolazione e manovra Provvigioni su vendita Distacco di personale Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione Finanziari: Interessi passivi finanziamenti
Imprese collegate		
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci	
Logistica SA	Finanziari: Interessi su finanziamenti	
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti e familiari Servizi di formazione Distacco di personale Titoli di viaggio	Fornitura e gestione di servizi di staff Distacco di personale Cariche sociali Canoni ed oneri da locazione immobili Licenza d'uso del Marchio Finanziari: C/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
Altre imprese consociate		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Ingegneria della manutenzione Distacco di personale	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

Netinera Deutschland GmbH (b)	Distacco di personale	
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	Manovra
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile	Logistica integrata
Terminali Italia S.r.l.	Noleggio carri Titoli di viaggio	Manovra
FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Gestione terminali merci Noleggio materiale rotabile Distacco di personale Titoli di viaggio	Trasporti e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manovalanza facchinaggio Noli materiale rotabile Locazioni aree
FS JIT Italia S.r.l.		Servizio trasporto merci 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)	Canone aree parcheggi	Autoservizi sostitutivi
Busitalia Rail Service	Canone aree parcheggi	Autoservizi sostitutivi
Umbria Mobilità Esercizio	Titoli di viaggio	Autoservizi sostitutivi
Fercredit S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Servizi di credit scoring Cessionario debiti verso fornitori Finanziari: 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)	Distacco di personale Certificazioni e Collaudi	Attività sperimentali Certificazioni e Collaudi
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni ed oneri da locazione immobili

Altre parti correlate		
Fondi pensione	Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP		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	
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 2014 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	31.12.2014			(in migliaia di euro)			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate	9.991	16.837	261	-	-	51.507	23.749
Serfer S.r.l.	4.771	9.480	261			28.162	5.023
Trenitalia Logistik France S.a.s.	1.232	23				151	4.491
Thello S.a.s.	3.008	(408)				218	9.330
Tx Logistik AG	980	7.742				22.976	4.905
Imprese a controllo congiunto	78.163	27.949	518	-	-	9.790	127.934
Cisalpino AG	7	158	158				7
Trenord S.r.l.	78.156	27.791	360			9.790	127.927
Imprese collegate	1.911	2.432	-	-	-	8.247	11.375
Pol Rail S.r.l.	1.552	2.432				8.237	5.042
Alpe Adria S.p.A.	352					10	6.333
East-Rail S.r.l. in liquidazione	7						
Controllanti	2.308	39.676	-	-	-	51.321	1.825
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	2.308	39.676				51.321	1.825
Altre imprese consociate	174.835	735.791	13.647	-	-	1.196.622	174.297
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	95.786	409.957	7.200			1.002.608	117.988
Netinera Deutschland GmbH (b)	15						92
SGT S.p.A.	77	211				620	70
Cemat S.p.A.	26.032	2.368				244	42.536
Terminali Italia S.r.l.	16	1.644				1.508	47
FS Logistica S.p.A. (b)	36.889	5.914	44			10.940	8.634
FS JIT Italia S.r.l.		6.642				10.174	
NET in liquidazione	1	1					
Ferservizi S.p.A. (b)	1.572	31.600	25			82.023	2.217
Metropark S.p.A.	2	68				140	
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	83	3.362	54			30.481	540
Centostazioni S.p.A. (b)	121	4.064	77			11.582	135
Busitalia - Sita Nord (b)	191	1.628				13.224	126
Umbria Mobilità Esercizio S.r.l.	276	2.632				5.260	268
Busitalia Rail Service	29	14.885				26.894	44
Fercredit S.p.A. (b)	19	247.536				185	8
Italferr S.p.A. (b)	2.487	2.937	5.984			57	1.348
"Infrastructure Engineering Services" doo Beograd		54	54				
Sita S.p.A. in liquidazione	10.204	28					
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	1.029	196	209			369	233
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	6	64				313	11

Altre parti correlate	10.793	65.696	148.591	-	-	87.305	41.384
Fondi pensione	17	1.521				7	681
Gruppo CDP		1.603				500	120
Gruppo Enel	465	2.272				10.040	1.950
Gruppo Eni	5.469	7.230				3.634	14.824
Gruppo EXPO 2015		3					4
Gruppo Finmeccanica	4.813	50.477	148.591			70.060	23.362
Gruppo GSE	1						19
Gruppo Invitalia	16						71
Gruppo IPZS	6						44
Gruppo Poste		2.414				3.064	
Gruppo Rai		176					
Gruppo Sogin	6						309
TOTALE	278.001	888.381	163.017	-	-	1.404.792	380.564

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2014				2014	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	6.031	-	-	-	-	790
Thello S.a.s.	6.031					
Tx Logistik AG						790
Imprese a controllo congiunto	2.828	-	-	-	18	463
Trenord S.r.l.	2.828				18	463
Imprese collegate	350	-	-	-	-	194
Logistica SA	350					1
Pol Rail S.r.l.						193
Controllanti	-	4.199.738	-	-	42.467	-
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.		4.199.738			42.467	
Altre imprese consociate	-	-	-	-	628	-
Fercredit S.p.A.					628	
TOTALE	9.209	4.199.738	-	-	43.113	1.447

41. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.577.350 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 (167.690 mila euro).

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

- In data 15 gennaio, con riferimento al portafoglio di operazioni finanziarie per il materiale rotabile che vedono coinvolta Eurofima in qualità di lender del Gruppo FS, in seguito alla realizzazione di un piano di dismissione di materiale rotabile, FSI, Trenitalia ed Eurofima hanno sottoscritto l'atto "Amendment of amendment agreement of deeds of pledge over movables dated 30 october 2009" al fine di sostituire parte del materiale rotabile oggetto di pegno, a valere sulle serie dalla 1 alla 20, per un valore complessivo di circa 80 milioni di euro.
- 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, avente lo scopo di 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, consentendo agli studenti le visite nei luoghi ove si concentrano le principali attività della Direzione Regionale: la sala di gestione e controllo del traffico ferroviario nella stazione di Bologna Centrale ed il deposito locomotive; la visita era stata preceduta da un intervento in aula di Trenitalia per fornire agli studenti un'informazione dell'attività svolta, delle competenze necessarie e della struttura organizzativa dell'azienda. Sempre nel mese di Febbraio è stato avviato un altro progetto dall'Officina Manutenzione di Foggia 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 gratuita 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 per tempo oltre ad essere sempre informati sull'andamento del proprio treno.

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 frutto della sempre maggiore attenzione che Trenitalia dedica alla propria clientela, amplia i diritti previsti dalle attuali normative comunitarie che prevedono la concessione di un'indennità soltanto in caso di ritardi superiori ai 60 minuti. Il bonus è nominativo e valido per l'acquisto, entro 12 mesi dal giorno in cui si è verificato il ritardo.
- Nel mese di marzo entreranno 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 per i pendolari della Toscana.
- Nel mese di marzo Trenitalia e Explora hanno siglato un accordo di partnership per promuovere l'offerta turistica delle destinazioni Expo Milano 2015. Trenitalia è Official Global Rail Carrier di Expo Milano 2015 ed Explora è tourism board ufficiale di 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). 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.

**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)*

	31.12.2014	31.12.2013	Differenze
ATTIVITA' NETTE			
Capitale circolante netto gestionale	165.068	159.122	5.946
Altre attività nette	(45.874)	(66.878)	21.004
Capitale circolante netto	119.194	92.244	26.950
Immobilizzazioni tecniche	402.061	598.852	(196.791)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziari	101.019	101.024	(5)
Capitale immobilizzato netto	503.080	699.876	(196.796)
TFR	(150.636)	(144.391)	(6.245)
Altri fondi	(30.491)	(34.238)	3.747
Totale fondi	(181.127)	(178.629)	(2.498)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	441.147	613.491	(172.344)

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

	2014	2013	Differenze
Ricavi operativi	622.564	637.168	(14.604)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	575.427	578.885	(3.458)
- Altri ricavi	47.137	58.283	(11.146)
Costi operativi	(616.841)	(626.006)	9.165
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	5.723	11.162	(5.439)
Ammortamenti	(65.691)	(67.213)	1.522
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(185.515)	0	(185.515)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(245.483)	(56.051)	(189.432)



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVI AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI TRENITALIA AL 31 DICEMBRE 2014**

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

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

attestano:

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2014.

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 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, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

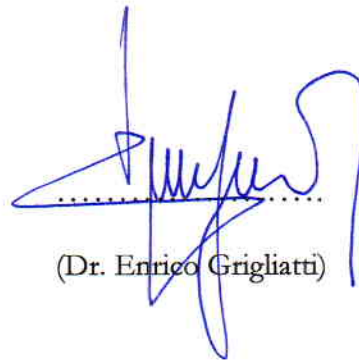
Roma, 31 marzo 2015

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto



(Ing. Vincenzo Soprano)



(Dr. Enrico Grigliatti)

Collegio sindacale

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DELLA SOCIETA' TRENITALIA
SPA RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2014**

Signori Azionisti,

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di Trenitalia S.p.A., il 23 aprile 2014, ha nominato per il triennio 2014-16, con scadenza alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2016, il Collegio Sindacale nelle persone di dott.ssa Maria Laura Prislei (Presidente), dott. Alessandro Alessandrini (Sindaco effettivo), prof. Gianfranco Zanda (Sindaco effettivo), dott.ssa Margherita Bonitatibus (Sindaco supplente) e dott. Gianpaolo Davide Rossetti (Sindaco supplente). Il Collegio Sindacale si è insediato il 9 maggio 2014 tenendo la prima riunione presso la sede sociale di Trenitalia S.p.A., in Roma.

Sulla base dell'atto di nomina, svolgiamo le sole funzioni di cui all'art. 2403 del codice civile, in quanto quelle di revisione legale dei conti sono attribuite alla Società di Revisione.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2014 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 2014, a tutte le adunanze del Consiglio di Amministrazione ed effettuato n.6 interventi 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 direzione e coordinamento. Sono state rispettate le disposizioni di cui all'art. 2497-bis del codice civile. Nel bilancio al 31 dicembre 2014, 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 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 tuttavia aree da migliorare sotto il profilo del dimensionamento dell'organico, così come è previsto dal piano industriale. Si avverte altresì l'esigenza di sviluppare ulteriormente il sistema procedurale, in vista di potenziare la qualità del funzionamento del sistema aziendale e di contenere ulteriormente i rischi cui la Società è esposta.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2014 è di 31.802 unità, così ripartite: n. 238 dirigenti, n. 3493 quadri e 28.071 addetti.

Come emerge dalla relazione sulla gestione, nell'anno 2014 Trenitalia S.p.A. si è adoperata a valorizzare le risorse umane mediante il processo di formazione. Il piano di formazione ha generato circa 147.470 giornate uomo e registrato circa 130.350 giornate partecipazione; 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* e la formazione tecnico-professionale.

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 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 al corretto funzionamento delle suddette procedure - come risulta dall'"attestazione" del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2014 redatta in data 31 marzo 2015 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 prassi operative e 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.

Anche la Relazione del Dirigente Preposto, presentata al Consiglio di Amministrazione del 31 marzo 2015, evidenzia che - in base alle attività svolte sull'adeguatezza e sull'applicazione delle P.A.C. e anche tenuto conto sia dei risultati delle attività di *internal auditing* sui processi contabili, sia degli esiti delle verifiche della Società di Revisione - si può confermare una valutazione di sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno rispetto agli obiettivi 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.

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs.231/2001 di Trenitalia, nella sua ultima versione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 22 luglio 2014. In quella occasione, l'aggiornamento ha preso l'avvio a seguito delle modifiche organizzative introdotte dalla Società e dalle novità legislative in materia di reati-presupposto della responsabilità amministrativa ex D.Lgs.231/2001; in particolare, l'art. 3 del D.Lgs 39/2014 ha aggiunto l'art. 609 undicies Cod. Pen; l'art.1 della Legge

62/2014 ha modificato l'art. 146 Cod. Pen. L'aggiornamento ha previsto anche la razionalizzazione e la ristrutturazione della Parte Generale e della Parte Speciale del Modello.

L'Organismo di Vigilanza, nell'ambito della Relazione presentata al Consiglio di Amministrazione del 22.07.2014, ha segnalato che la Società ha proceduto a verificare la rispondenza del Modello 231 di Trenitalia ai contenuti della DdG n. 172/AD del 14.05.2014 "Linee Guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS Italiane"; a tale scopo, sono state effettuate modifiche al Modello 231 con l'inserimento e con l'aggiornamento di alcune macro-attività a rischio di reato.

Ad oggi il novero dei cosiddetti reati-presupposto della responsabilità amministrativa è stato integrato con la Legge 15 dicembre 2014, n.186, che ha introdotto il delitto di autoriciclaggio (art. 648 ter. 1 Cod. Pen), integrando altresì l'art. 25 octies del D.Lgs. 231/2001. Tale novità legislativa rende necessario avviare le attività di aggiornamento del Modello a partire dall'individuazione degli ambiti aziendali esposti al rischio di commissione del citato reato.

Riguardo all'"attività di monitoraggio 231", nel corso dell'esercizio, la Società ha effettuato n. 7 interventi che hanno dato luogo a suggerimenti che hanno riguardato soprattutto le procedure e il funzionamento dell'organizzazione. L'Organismo di Vigilanza ha presentato regolarmente le sue relazioni al Consiglio di Amministrazione e dalle stesse non sono emersi significativi fattori di criticità. Il Consiglio di Amministrazione, in data 12 marzo 2015, ha preso atto del piano di verifica per l'anno 2015 presentato dall'Organismo di Vigilanza.

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.

Nel corso dell'anno il Comitato ha aggiornato il proprio regolamento soprattutto in riferimento alle modalità di trattamento delle segnalazioni pervenute in forma anonima. Il Comitato, durante il 2014, ha proseguito l'attività di formazione e divulgazione del codice etico, in collaborazione con le strutture organizzative competenti.

8. Abbiamo preso atto delle risultanze delle attività di verifica svolte dalla funzione *audit*. Nel corso del 2014, la Direzione Audit è stata impegnata in n. 41 attività, 38 delle quali di *internal auditing*, comprese n. 11 verifiche effettuate su mandato dell'Organismo di Vigilanza; a quest'ultimo Organismo la Direzione Audit ha prestato supporto anche per l'aggiornamento del Modello Organizzativo 231/2001 e per l'esame dei flussi informativi.

In considerazione dei principali fattori di rischio, emersi anche dalle risultanze del *risk assessment* e dei risultati degli *audit* svolti nel corso del tempo, la Direzione Audit ha programmato la sua attività in riferimento ad un arco temporale di tre anni (Piano di *audit* 2015-17).

Sulla base delle Linee Guida emanate dalla Direzione Centrale Audit della Capogruppo e delle indicazioni pervenute dalle Divisioni/Direzioni di Trenitalia, la Direzione Audit ha elaborato il Piano di *audit* 2015 che è articolato in 25 attività: 12 *audit* operativi, 5 *audit* finanziari, 3 *audit* di *compliance*, 3 *follow up* e 2 *audit* di IT.

Il Piano pluriennale e il Piano 2015 sono stati esaminati e condivisi dal Comitato Audit di Trenitalia nella riunione del 3 dicembre 2014.

A parere del Collegio Sindacale i piani appaiono equilibrati ed adeguati alle esigenze aziendali.

Nella Relazione sull'attività svolta dalla Direzione Audit di Trenitalia nel IV trimestre 2014, presentata al CDA del 12 marzo scorso, viene confermata la sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno aziendale. Tale valutazione non è stata basata unicamente sui risultati dell'attività di *internal auditing*, ma prende in considerazione tutti gli elementi che caratterizzano la *governance* della Società. Riveste, a tal riguardo, particolare rilievo il continuo processo di adeguamento e aggiornamento del corpo procedurale aziendale, organicamente strutturato nei Sistemi di Gestione Integrata della Sicurezza di Esercizio e della Sicurezza Lavoro, Ambiente e Qualità, nonché il processo di adeguamento delle logiche organizzative ai mutamenti del contesto esterno, alle esigenze operative interne e alle dinamiche di Gruppo. Un ulteriore importante elemento a sostegno del sistema di *governance* aziendale deriva dalla istituzionalizzazione di un ruolo di *Risk Officer* collocato alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, in applicazione della Disposizione di Gruppo

emessa sull'argomento dalla Controllante ad ottobre 2014 (Modello di Gruppo del Risk Management).

9. Abbiamo preso atto, per quanto concerne l'attuazione e il miglioramento del sistema di Gestione Integrato in tema di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro, del Sistema di Gestione della Sicurezza dell'Esercizio e della Sicurezza a bordo treno, di quanto riferito 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 5.577 milioni di euro (+78,9 milioni rispetto all'esercizio precedente), un risultato operativo di 288 milioni di euro (-143,7 milioni rispetto al 2013), un risultato netto di esercizio di 59,5 milioni di euro (-122 milioni rispetto al 2013).

Dai prospetti contabili civilistici risulta quanto segue.

Il patrimonio netto al 31.12.2014 è di 1.949,9 milioni di euro; il totale delle attività non correnti ammonta a 9.163,9 milioni, quello delle attività correnti è pari a 2.511,6 milioni di euro; le passività non correnti ammontano a 5.971,1 milioni di euro, mentre le passività correnti sono pari a 3.754,6 milioni di euro.

Il flusso di cassa complessivo generato nel corso dell'esercizio 2014 è di 110,6 milioni di euro; tale valore deriva da un flusso di cassa netto generato dall'attività operativa pari a 1.328,9 milioni di euro, il quale è stato in parte assorbito da un flusso di cassa netto negativo da attività di investimento di 1.007,3 milioni e da un flusso negativo da attività di finanziamento pari a 211,2 milioni di euro.

Il risultato economico dell'esercizio è stato decisamente influenzato da una serie di fenomeni, tra i quali vanno segnalati i seguenti: a) Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gestione n. 641 del dicembre 2013 e Decreto Legge 91/2014 (conv. in L. 116/2014) che hanno generato un significativo aumento del costo dell'energia elettrica da trazione stimato dalla Società in circa 19 milioni di euro l'anno, con un impatto a regime, nel 2018, di circa 70 milioni l'anno; b) Delibera dell'ART n. 70 del 31 dicembre 2014 che ha determinato una riduzione dei costi di pedaggio dell'Alta Velocità; 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 comporta per la Società una riduzione dei corrispettivi di circa 105 milioni di euro; tale effetto è solo parzialmente compensato dalla eliminazione dei costi di accesso all'infrastruttura nel Sud Italia e dei costi di traghettamento (determinati in proporzione ai treno*Km sviluppati dalle imprese ferroviarie) relativamente ai servizi di trasporto con origine e/o destinazione delle regioni del centrosud. Questo provvedimento ha reso necessaria una revisione del Piano della Divisione Cargo attraverso l'*impairment test* che ha influenzato negativamente l'EBIT e il risultato netto della Società. Invero, la Società ha proceduto ad effettuare il test di *impairment* in riferimento alle seguenti Cash Generating Unit (C.G.U.): Passeggeri Long Haul; Passeggeri Regionale e Cargo, che rappresentano unità di *business* autonome e chiaramente identificabili. Soltanto per la Divisione Cargo l'*impairment test* ha evidenziato una perdita di valore che è risultata di 185,2 milioni di euro; di converso, per le altre Divisioni, il *present value* è stato superiore al capitale investito netto e perciò non è stata rilevata alcuna perdita di valore.

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 nuova 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 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. Trenitalia è in attesa delle indicazioni di Gruppo in ordine agli importi e alle modalità di versamento.
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 2014, a 1.218 milioni di euro circa (1.336 milioni circa nel 2013). Si è registrato un incremento dei crediti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze ed una diminuzione complessiva dei crediti verso le Regioni. Dalla relazione sulla gestione emerge che, per quanto riguarda i crediti verso lo Stato per le Regioni a Statuto speciale, pur in presenza di un contratto scaduto nel 2009, Trenitalia ha

ricevuto dei pagamenti parziali attraverso la cosiddetta "clausola di continuità" di volta in volta inserita in provvedimenti di legge. Si sottolinea che, anche nel 2014, pur in assenza di clausola di continuità, la Società ha proseguito a prestare i livelli di servizio del 2011 così come espressamente richiesto da MIT. Tale situazione è stata più volte rappresentata al Ministero dell'Economia e delle Finanze e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sui crediti sopra menzionati non è stato operato alcun accantonamento al fondo svalutazione crediti e pertanto raccomandiamo alla Società il puntuale monitoraggio della situazione.

13. Abbiamo tenuto, in data 14 aprile 2015, un incontro con il Collegio Sindacale della Società Controllante allo scopo di un reciproco scambio di informazioni e per consentire al citato Collegio l'acquisizione di informazioni in merito ai sistemi di amministrazione e all'andamento generale dell'attività della Società, ciò anche in conformità con quanto previsto dall'art. 2403-bis del codice civile.
14. Abbiamo presentato all'Assemblea del Socio Unico la proposta motivata per il conferimento dell'incarico di revisione legale per gli esercizi 2014, 2015 e 2016, affidato alla Società KPMG S.p.A. in coerenza con la proposta della capogruppo FS.
15. Nel corso del 2014 e nei primi mesi del 2015 abbiamo effettuato scambi di informazioni con le Società di Revisione (sia PricewaterhouseCoopers spa uscente, sia KPMG spa). In particolare 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. Si dà atto che la Società di Revisione ha emesso, in data 15 aprile 2015, la relazione di competenza al bilancio al 31 dicembre 2014 priva di rilievi e/o eccezioni.
16. Abbiamo esaminato il bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2014 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 (già denominate SIC) adottate dall'Unione Europea, contenuti nei relativi Regolamenti UE e in vigore alla chiusura dell'esercizio 2014.

Il bilancio è stato redatto sul presupposto della "continuità aziendale". Gli Amministratori 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.

17. Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente relazione.
18. Segnaliamo che, in occasione dell'Assemblea chiamata ad approvare il bilancio, viene a scadere il mandato del Consiglio di Amministrazione.

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 2014 come redatto dagli Amministratori.

Roma, 24 aprile 2015

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-irmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Trenitalia S.p.A.

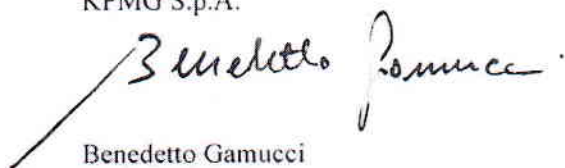
- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della Trenitalia S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori della Trenitalia S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione emessa da altra società di revisione in data 8 aprile 2014.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Trenitalia S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 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 direttamente 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.
- 5 La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio 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.

- 6 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Trenitalia S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2014.

Roma, 15 aprile 2015

KPMG S.p.A.



Benedetto Gamucci
Socio



Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
www.trenitalia.com