

Bilancio di
Esercizio
2011



TRENITALIA S.p.A.
BILANCIO DI ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2011

Trenitalia SpA

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

Capitale sociale: euro 1.654.464.000,00 i.v.

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 05403151003

R.E.A.: 0883047

Partita IVA: 05403151003

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

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

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

Presidente	Marco ZANICHELLI
Amministratore Delegato	Vincenzo SOPRANO
Consiglieri	Domenico BRACCIALARGHE Francesco ROSSI Enrico MOSCATI

Collegio Sindacale:

Presidente	Paolo VALLETTA (*) Silvana AMADORI (**)
Sindaci effettivi	Enrico ROSSI Roberto SERRENTINO
Sindaci supplenti	Francesco ROSSI RAGAZZI Gianpaolo Davide ROSSETTI

Società di Revisione: PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

(*) In carica fino al 28 Aprile 2011

(**) Nominato dall'Assemblea dei Soci del 28 Aprile 2011

INDICE

Relazione sulla gestione

Principali indicatori	8
Principali eventi dell'anno	9
Quadro macroeconomico.....	11
Andamento dei mercati di riferimento.....	14
Rapporto con i clienti	15
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	21
Risorse umane.....	34
Politica ambientale e sicurezza.....	36
Investimenti.....	39
La flotta Trenitalia.....	44
Fattori di rischio	45
Rapporti con parti correlate.....	45
Il gruppo Trenitalia	46
Azioni proprie	53
Altre informazioni	53
Evoluzione prevedibile della gestione.....	56
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	57

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	59
Conto economico.....	60
Prospetto di conto economico complessivo.....	61
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto.....	62
Rendiconto finanziario	63

Note esplicative al bilancio

Premessa	64
Società	64
Criteri di redazione del bilancio	65
Principi contabili applicati	66
Gestione dei rischi finanziari e operativi.....	82
Informativa sullo stato patrimoniale.....	91

Informativa sul conto economico.....	112
Passività e attività potenziali	120
Compensi amministratori e sindaci	120
Compenso alla società di revisione	121
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	121
Parti correlate.....	122
Garanzie.....	128
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	128
Allegato 1: Stato Patrimoniale e Conto Economico riclassificato del settore dedicato al trasporto merci	130

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

Relazione sulla gestione

PRINCIPALI INDICATORI

	Consuntivo 2011	Consuntivo 2010	Consuntivo 2009
HIGHLIGHTS ECONOMICI (<i>importi in milioni di euro</i>)			
Ricavi operativi	5.708,0	5.707,8	5.780,1
Costi Operativi	(4.297,6)	(4.437,4)	(4.642,2)
EBITDA	1.410,5	1.270,4	1.138,0
EBIT	496,2	341,9	316,6
Risultato netto	156,4	73,1	16,6
INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI			
ROI	6,5%	4,3%	4,0%
ROS	8,7%	6,0%	5,5%
NAT	0,74	0,71	0,78
INDICATORI DI REDDITIVITA'			
Personale (FTE)	37.549	40.924	46.270
TrKm/Addetto (mgl)	7,17	6,76	6,61
Ricavi operativi/Addetto	152.018	139.473	124.921
EBITDA Margin	24,7%	22,3%	19,7%
EBIT Margin	8,7%	6,0%	5,5%
INDICATORI FINANZIARI (<i>importi in milioni di euro</i>)			
Posizione Finanziaria Netta	5.854	6.337	6.298
D/E	3,22	3,82	4,09
Cash Flow Operativo	1.054	342	151
Investimenti (escluso ciclica)	(509)	(497)	(687)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	1,2	1,4	0,9
Fabbisogno Finanziario	(483)	39	(486)

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Il 19 gennaio è stata ufficializzata la partnership tra la Società e Veolia Transport per realizzare servizi europei dell'Alta Velocità e servizi internazionali di lunga distanza, transfrontalieri e regionali.

Marzo

- L'11 marzo gli azionisti di Trenitalia-LeNord srl, Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, hanno sottoscritto l'accordo quadro per il conferimento di due rami d'azienda nella società Trenord.

Aprile

- Il 22 Aprile, in occasione delle iniziative promosse per l'Earth Day, sono stati presentati i risultati ottenuti con l'utilizzo dell'Alta Velocità: 500 mila tonnellate di CO2 in meno nell'ambiente. Il risultato è frutto della scelta di 20 milioni di viaggiatori che hanno utilizzato le Freccie AV di Trenitalia.
- Nel corso del mese di aprile è stato avviato il progetto per l'installazione di 500 nuove emettitrici automatiche (a regime saranno 620) che, oltre a rimpiazzare nelle stazioni quelle della precedente generazione, troveranno anche collocazione in alcuni dei luoghi più frequentati delle principali città, anche in modalità temporanea, legata quindi ad eventi di grande richiamo. Le prime installazioni all'università di Pisa e alla Fiera di Verona in occasione di Vinitaly.

Maggio

- Il 3 Maggio sono stati eseguiti i conferimenti dei due rami d'azienda in TRENORD Srl, il primo grande operatore specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro. Si completa così il processo di unificazione tra Le Nord e la Direzione Regionale Lombardia, iniziato a fine 2009. La società gestisce 42 linee regionali e 10 suburbane nel territorio lombardo, oltre al servizio del Malpensa Express che collega le stazioni di Milano Cadorna e Milano Centrale con lo scalo aeroportuale internazionale.
- Il 24 maggio è stata presentata la nuova offerta di trasporto delle Freccie che prevede numerose novità tra le quali la possibilità di poter viaggiare sull'alta velocità a prezzi particolarmente interessanti. Le offerte sono state studiate per soddisfare le più diverse esigenze e consentire ai clienti e, in particolare, alle famiglie di accedere a fasce di sconti che possono consentire di viaggiare a prezzi più convenienti. I bambini fino a 12 anni hanno viaggiato gratis a luglio e ad agosto su tutti i treni del network nazionale se accompagnati da almeno un adulto. E' proseguita fino a fine agosto l'offerta del "Sabato Italiano", che consentiva di viaggiare in due il sabato, pagando un solo biglietto. Sono infine un milione al mese i posti acquistabili a prezzo mini, di cui circa la metà offerti sui Frecciarossa e sui Frecciargento.

Giugno

- Il 15 Giugno il Consiglio di Stato ha rigettato il ricorso proposto in gennaio dalla Alstom avverso il provvedimento del Tar del Lazio del 9 dicembre 2010. Con tale sentenza, in via definitiva, è stata confermato l'operato della Società e, quindi, l'esito della gara per la costruzione di 50 nuovi treni per l'Alta Velocità assegnata alla RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Il valore di acquisto dei nuovi treni sarà pari a circa 1,5 miliardi di euro.

Luglio

- Alle ore 4.00 del 24 luglio 2011 si è sviluppato un incendio alla sala apparati della stazione di Roma Tiburtina, che ha causato forti ripercussioni sul traffico locale e di media e lunga percorrenza, comunque ripristinato nella stessa giornata di domenica, sia pure in misura ridotta, nei collegamenti Roma – Firenze e nel traffico metropolitano e progressivamente tornato, il 26 luglio seguente, alla sostanziale regolarità della circolazione.
- Il 25 luglio 2011 la Società ha acquistato il 50% della società di diritto francese "TRENITALIA VEOLIA TRANSDEV SAS"(TVT), la nuova Società ferroviaria nata dalla partnership siglata tra Trenitalia e Veolia Transdev. La Commissione europea ha dato, infatti, il via libera alla creazione della società comune per la prestazione dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri.

Settembre

- Nel corso del mese di settembre, nell'insolito scenario di un Frecciarossa è stato ospitato un "incubatore di start up itinerante", nel quale 450 giovani imprenditori hanno discusso di come sviluppare le loro idee di business con una rappresentanza di responsabili di Fondi di Venture Capital. Le migliori 5 idee hanno ricevuto come premio di essere supportati nella predisposizione del piano di sviluppo della propria idea di business e nella ricerca di potenziali finanziatori.
- Il 30 settembre il Ministero francese dei Trasporti ha rilasciato la licenza di Impresa Ferroviaria a TVT che è diventata, quindi, la prima Società ferroviaria privata autorizzata ad operare in Francia nel trasporto di passeggeri. TVT si è presentata sul mercato internazionale lanciando un nuovo servizio sulla tratta notturna Parigi-Milano-Venezia. Il nuovo servizio, esercito con il marchio Thello ("the train that says hello"), è iniziato a circolare a metà dicembre mentre i relativi biglietti sono stati messi in vendita a partire da ottobre. Thello punta a sfidare la concorrenza dell'aereo facendo leva sulla convenienza, sul comfort, sulla qualità dei servizi, sulla comodità di partire e arrivare in centro città.

Novembre

- Dal 25 novembre circolano sulla rete Alta Velocità i primi Frecciarossa con i nuovi livelli di servizio che hanno sostituito le precedenti "classi". Al loro posto, quattro livelli di servizio e una varietà di soluzioni di viaggio finalizzate a soddisfare le diverse esigenze della clientela. Un unico treno offre, contemporaneamente, l'opportunità di viaggiare veloci e comodi a prezzi contenuti, in standard, oppure di concedersi un viaggio full optional, all'insegna dell'eleganza e della massima riservatezza, in Executive. La scelta, poi, si amplia con i livelli di servizio intermedi: Premium e Business.

QUADRO MACROECONOMICO

Nel corso del 2011 il contesto economico internazionale è stato caratterizzato da una situazione di crescente incertezza e dalla tendenza al deterioramento delle prospettive di sviluppo. L'attività economica è stata condizionata da eventi quali il perdurare della crisi finanziaria, la crisi del debito sovrano di alcuni paesi europei e altri come le rivolte dei paesi del Nord Africa, l'intervento armato in Libia e la fortissima scossa di terremoto in Giappone.

Dati economici mondiali		2010	2011
PIL		(variazioni % su anno precedente)	
Mondo		5,2	3,7
Paesi avanzati			
	USA	3	1,7
	Regno Unito	1,8	0,9
	Area euro	1,8	1,5
Paesi emergenti			
	Cina	10,4	9,3
	India	10,4	7,6
	America Latina	6,6	4,4
Commercio mondiale		15,5	6,5
Petrolio		(\$ per barile)	
	Brent	79,9	111,6

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

Il quadro congiunturale che si è delineato ha presentato, come avviene da diversi anni, un andamento differente tra paesi e aree: alla decelerazione dell'attività economica delle economie avanzate si è contrapposta la crescita delle economie emergenti e in via di sviluppo, anche se lievemente rallentata nell'ultima parte dell'anno a causa delle incertezze del contesto internazionale e della riduzione della domanda interna.

A fronte di ciò le autorità monetarie dei paesi ad economia avanzata hanno adottato misure espansive, mentre nei paesi emergenti l'orientamento è stato piuttosto restrittivo, con un graduale allentamento nel corso dell'anno.

In termini di variazione percentuale, il PIL mondiale è aumentato del 3,7 per cento (5,2 per cento nel 2010) con tassi molto più sostenuti per le economie emergenti (su tutte, Cina 9,3 per cento e India 7,6 per cento) rispetto a quelle avanzate (USA 1,7 per cento, Area Euro 1,5 per cento, Regno Unito 0,9 per cento). In forte decelerazione anche gli scambi commerciali (6,5 per cento rispetto al 15,5 per cento del

2010), mentre il prezzo del petrolio Brent ha registrato un aumento di quasi il 40 per cento rispetto all'anno precedente.

Nell'area dell'euro il quadro congiunturale, dopo un inizio anno abbastanza positivo, è andato peggiorando a causa dell'estendersi delle tensioni sui mercati in conseguenza dei segnali di crisi sui livelli dei debiti sovrani.

La crescita economica dell'area ha avuto una dinamica modesta (1,5 per cento di variazione percentuale annua del PIL) con andamenti differenti tra i diversi paesi: da un lato Germania, potenza economica dominante dell'Europa, cresciuta ad un ritmo doppio (3,0 per cento) e Francia, posizionata in prossimità del dato medio (1,6 per cento) e, all'altro estremo, Portogallo (-1,7 per cento) e Grecia (-6,8 per cento) il cui ingente debito pubblico ha reso necessario una serie di interventi finalizzati ad evitare il default.

In termini di inflazione, nel 2011 si registrato un sensibile aumento dei tassi rispetto a quanto si era verificato l'anno precedente: il dato complessivo nell'area dell'euro è stato pari al 2,7 per cento, sintesi di valori leggermente inferiori per alcuni paesi, quali Francia e Germania (2,4 per cento), e più elevati per altri, tra cui Italia (2,8 per cento) e Spagna (3,1 per cento).

La domanda interna è cresciuta sensibilmente meno dell'anno precedente in termini medi dell'intera area (0,6 per cento nel 2011 contro 1,0 per cento nel 2010). Anche in questo caso si distinguono paesi con crescita più alta, tra cui Francia (1,8 per cento) e Germania (2,4 per cento), rispetto ad altri che hanno fatto registrare crescite negative, come Italia (-1,1 per cento) e Spagna (-1,7 per cento).

Dati economici Area Euro		2010	2011
PIL (variazioni % su anno precedente)			
Area Euro		1,8	1,5
Germania		3,6	3,0
Francia		1,4	1,6
Italia		1,4	0,3
Spagna		-0,1	0,7
Inflazione (variazioni % su anno precedente)			
Area Euro		1,6	2,7
Germania		1,2	2,4
Francia		1,7	2,4
Italia		1,6	2,8
Spagna		2,0	3,1
Domanda interna (variazioni % su anno precedente)			
Area Euro		1,0	0,6
Germania		2,3	2,4
Francia		1,3	1,8
Italia		1,6	-1,1
Spagna		-0,9	-1,7

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

Per quanto riguarda l'Italia, le principali cause di una crescita economica significativamente più lenta rispetto alla media dell'area euro sono da individuarsi nel rallentamento delle attività economiche globali e, dalla seconda metà dell'anno, nelle forti tensioni sul mercato innescate dalla situazione del debito pubblico dello Stato italiano.

Dopo una flebile crescita nel 1° trimestre (0,1 per cento) e nel 2° trimestre (0,3 per cento), il profilo congiunturale del ciclo economico, misurato in termini di crescita del PIL, ha mostrato una flessione nel 3° trimestre (-0,2 per cento) entrando in recessione nel 4° trimestre (-0,6 per cento secondo gli ultimi dati di contabilità nazionale). Su base annua, il PIL è cresciuto complessivamente solo dello 0,3 per cento.

L'inflazione a fine anno è risultata in Italia del 2,8 per cento, alimentata dal rialzo dei prodotti petroliferi. La debole progressione dei salari e le incerte prospettive del mercato del lavoro hanno invece frenato i consumi. Anche gli investimenti si sono contratti, a causa delle incertezze della situazione economica e delle persistenti difficoltà del mercato del credito. Come già richiamato, in media d'anno la domanda interna è diminuita del 1,1 per cento.

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

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2012

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Dall'analisi delle dinamiche del settore dei trasporti terrestri, marittimo ed aereo di passeggeri e merci, emerge un quadro in generale incerto con forti segnali di rallentamento sul finire dell'anno.

Il trasporto passeggeri è stato caratterizzato da andamenti disomogenei e da dinamiche altalenanti nei vari comparti.

Nel 2011 si è avuta una crescita complessiva del 6,4% del traffico aereo con un andamento superiore per la componente nazionale (+7,1%) rispetto a quella internazionale (+6,3%). In valore i passeggeri transitati negli scali italiani ammontano a oltre 148 milioni (+ 9 milioni rispetto al 2010). I due maggiori hub italiani, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, hanno conosciuto nell'anno aumenti contenuti rispetto alla media (rispettivamente +3,6% e +1,8%) mentre si segnalano crescite di rilievo per gli scali di Milano Linate (+9,2%), Bergamo (+9,7%) e Venezia (+24,9%, su cui è però confluito il traffico dell'aeroporto di Treviso chiuso, nella seconda metà dell'anno, per lavori di ampliamento).

Diversamente il trasporto su strada, misurato in veicoli km leggeri sulla rete autostradale, ha registrato un calo dell'1,5% nel periodo da gennaio a novembre 2011. Nel trasporto ferroviario il processo di liberalizzazione, più avanzato rispetto alla normativa europea, ha consentito l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso del 2011 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha rilasciato 2 nuovi certificati e 12 rinnovi/aggiornamenti. Complessivamente, gli operatori terzi hanno realizzato, sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana, circa 41,2 milioni di treni km.

Nel 2011 il trasporto merci sconta un sostanziale stagnazione (+0,1% rispetto al 2010) della produzione industriale e una contrazione degli scambi commerciali (export +6,2%; import +0,7% rispetto al 2010). Nel trasporto aereo, che ha risentito della fase di recessione nel secondo semestre dell'anno, la crescita delle tonnellate movimentate è limitata al 3,5% rispetto al 2010. Lo scalo di Milano Malpensa si è confermato come primo aeroporto cargo in Italia per volume di merci movimentate (circa il 48% del totale) con una variazione del 4,2% rispetto al 2010. Anche il trasporto autostradale mostra segnali preoccupanti, soprattutto nell'ultimo scorcio dell'anno. I flussi, misurati in veicoli km pesanti, hanno mostrato una crescita di appena lo 0,3% nel periodo da gennaio a novembre 2011. In leggera crescita anche il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani, come dimostrano i dati rispettivamente ai primi 9, 8 e 11 mesi del 2011: Genova (+4,7%), La Spezia (+5,3%) e Taranto (+9,6%).

I risultati di traffico delle principali imprese ferroviarie europee

A fronte dello stato di debolezza dell'economia, la domanda di trasporto ferroviario in Europa mostra timidi segnali di ripresa nei volumi di trasporto passeggeri e, in misura maggiore, nei volumi di trasporto merci.

Complessivamente i risultati delineano un trend costante nel recupero del traffico merci (+5,1% rispetto al 2010 misurato in tonnellate km), superiore alla variazione della produzione industriale (+3,5%, fonte Eurostat) e un leggero recupero nel traffico passeggeri (+0,5% sul 2010 in viaggiatori km).

Tra le principali imprese ferroviarie europee di riferimento la spagnola RENFE, nel settore viaggiatori, è quella che ha registrato la crescita più sostenuta (+1,8%); segue la francese SNCF (+1,5%) e la tedesca DB AG (+0,8% nel periodo da gennaio a novembre 2011).

In termini di volumi di traffico realizzati, leader in Europa è la tedesca DB AG con un incremento del 5,6% rispetto al 2010 (nel periodo da gennaio a novembre 2011). Tra i paesi dell'Europa orientale continua il proprio trend positivo la polacca PKP, con un incremento dell'8,3%.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Segmento Passeggeri Nazionali e Internazionali - Mercato

Il 2011 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta del segmento Mercato e dall'introduzione della diversificazione nei livelli di servizio; l'offerta del segmento ha segnato un +4 % dell'offerta complessiva. La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dal 90,5% del 2010 al 95,2% del 2011. Il miglioramento del servizio reso alla clientela trova riscontro anche nei dati di soddisfazione della clientela rilevati da soggetti esterni alla società dove il livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, è risultata pari al 93,6% (91,0% a fine 2010), con punte del 96,1% per il Frecciarossa (94,1% nel 2010).

Le principali novità introdotte nel corso del 2011 sono state:

AV – Frecciarossa

- una rimodulazione del sistema di treni no-stop Milano-Roma per una migliore copertura delle fasce orarie con nuovi arrivi entro le ore 9,00 a Milano e a Roma e copertura omogenea dell'intera giornata con treni ad ogni ora tra le 6.00 e le 19.00;
- il potenziamento dell'offerta Torino-Roma (+ 5 collegamenti rispetto all'anno precedente da inizio anno) con l'introduzione di nuovi collegamenti diretti per Napoli (+2 sin da inizio anno, +4 ulteriori da giugno 2011);
- il miglioramento del presidio territoriale, con il potenziamento delle stazioni "Porta" dell'Alta Velocità (Torino Porta Susa, Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo, Roma Tiburtina);
- l'introduzione di un pacchetto d'offerta incrementale, nei soli giorni di picco della domanda di traffico, con circa 3.000 posti addizionali nelle giornate a "bollino rosso", con l'obiettivo di soddisfare domanda inevasa;

Il modello di servizio risultante è stato articolato su tre tipologie di treni:

TRENI NO-STOP Milano Centrale - Roma Termini: sistema cadenzato orario (dalle 6 alle 19) che collega le due metropoli con frequenza a 60' con estensioni del servizio "spot" su Napoli C.le o Torino P.S. / Torino P.N. Il numero di collegamenti è pari a 28 + 6 periodici.

TRENI STANDARD Milano Centrale - Roma Termini: costituiscono l'ossatura base dell'offerta Frecciarossa e collegano con frequenza oraria (tra le 6 e le 20) Milano Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella e Roma Termini, con estensioni del servizio sistematiche da/verso Napoli Centrale e "spot" su Salerno e Torino Porta Nuova / Porta Susa. Una coppia di treni ferma anche a Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, estendendo anche a tali importanti bacini le velocizzazioni della linea AV. Il numero di collegamenti è di 32 + 6 treni di inizio/fine giornata.

TRENI Torino Porta Nuova – Milano P.G. - Roma Tiburtina: tipologia di servizio che collega Torino a Roma nelle fasce orarie a più alta domanda di mobilità. Effettua fermate intermedie a Torino Porta Susa, Milano Garibaldi, Milano Rogoredo, Bologna Centrale e Firenze Santa Maria Novella. I treni proseguono su Roma Termini o su Napoli Centrale. Il numero di collegamenti è pari 12.

Sul versante dell'innovazione di prodotto/servizio, il 2011 ha segnato una importante svolta realizzata mediante il superamento delle tradizionali classi, 1° e 2°. Al loro posto i nuovi livelli di servizio Frecciarossa che confermano il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane pioniere della sperimentazione e dell'innovazione in Europa.

Infatti, sono entrati in servizio i primi treni commerciali realizzati con convogli Frecciarossa totalmente rinnovati per offrire, alle diverse tipologie di clientela servita, un servizio su misura: dall'opportunità di viaggiare veloci e comodi con prezzi vantaggiosi, in Standard, alla possibilità di concedersi un viaggio full optional, all'insegna dell'eleganza e della massima raffinatezza, in Executive, con una scelta che si è ampliata grazie ai livelli intermedi Premium e Business. Quest'ultimo si caratterizza ulteriormente con la possibilità di scegliere il plus di relax e riservatezza offerto dai due salottini a 4 posti (rinnovati e dotati di due ampi monitor), oppure un posto nell'Area del Silenzio, dove si può viaggiare senza il sottofondo di suonerie e conversazioni telefoniche.

Il nuovo Frecciarossa offre più tecnologia, con il sistema wi-fi e i 62 monitor di bordo per tutti i livelli di servizio, più comfort con ampie poltrone ergonomiche (in pelle per tre dei quattro livelli di servizio), più spazio per i bagagli, una nuova illuminazione a led e una ricca gamma di servizi tali da rendere il viaggio un'esperienza piacevole e rilassante: pasti gourmet firmati da grandi chef (Executive), welcome drink (Executive, Business, Premium), riviste (Executive) e quotidiani al mattino (Executive, Business, Premium), intrattenimento video per tutti i livelli.

AV Frecciargento

L'offerta AV Frecciargento 2011, proseguendo nella direzione già definita nel 2010, è stata caratterizzata:

- dal rafforzamento dei collegamenti sulla rotta Roma-Venezia, con estensioni del servizio da/verso Napoli, e sulla rotta Roma-Verona;
- dalla razionalizzazione delle fermate sulla rotta Roma-Bari in coerenza con la domanda del mercato;
- dalla revisione degli orari dei collegamenti esistenti per una migliore copertura delle fasce orarie e per ampliare il sistema di coincidenze con l'offerta locale.

In particolare per ogni rotta servita dai treni AV Frecciargento:

Roma-Venezia

L'offerta è costituita da un sistema di treni standard cadenzati orari dalle 6 alle 20, che effettuano le fermate intermedie di Firenze Santa Maria Novella, Bologna Centrale, Padova e Venezia Mestre. Di questi 2 hanno origine/destinazione Napoli Centrale e 2, da Venezia Mestre, proseguono/partono da Udine. All'offerta standard, si aggiungono 2 treni Fast che fermano solo nelle stazioni di Padova e Venezia Mestre

e da giugno 2011 è stata inserita una coppia di rinforzo nella fascia a maggiore domanda. Il numero di collegamenti RM-VE è pari a 30 di cui 2 fast. (nel 2010: 26 di cui 2 fast).

Roma – Verona

Da giugno 2011 l'offerta è aumentata con l'inserimento di 6 nuovi treni e inoltre sono stati rimodulati tutti gli orari Nord – Sud per permettere un arrivo sistematico a Roma al minuto 50.

Da agosto 2011 l'offerta si compone di 10 treni distribuiti nelle fasce orarie ad alta domanda di mobilità. Di questi 4 hanno origine/destinazione Bolzano e 4 hanno origine/destinazione Brescia. Il Numero di collegamenti RM-VR è pari 10 (6 nel 2010).

Roma – Puglia

Il numero delle fermate servite è stato razionalizzato, soprattutto sopprimendo fermate minori a valenza più del trasporto locale, con benefici sui tempi di percorrenza. Gli orari di alcuni collegamenti sono stati modificati per rispondere alle esigenze del mercato e consentire connessioni con il trasporto locale. Il numero di collegamenti RM-BA è pari a 8 di cui 2 con origine/destinazione LE.

Roma –Reggio Calabria

L'offerta è rimasta costante, due treni con fermate intermedie a Napoli centrale, Salerno, Paola, Lamezia Terme e Villa San Giovanni. Il numero di collegamenti RM-RC è pari a 2.

Freccia Bianca

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

La frequenza e la regolarità degli orari dei treni Frecciabianca ha subito qualche contraccolpo sui tassi di puntualità a seguito delle situazioni straordinarie verificatesi nel corso del 2011; in particolare la direttrice Tirrenica Nord ha dovuto far fronte ai problemi dovuti alle modifiche di circolazione derivanti dall'incendio avvenuto a Roma Tiburtina a fine luglio e alla alluvione verificatesi nelle Cinque Terre ad Ottobre 2011.

Segmento Passeggeri Servizio Universale e altro

Il contratto di servizio per la lunga percorrenza prevede, all'articolo 12, che al termine del 2010 venga effettuata una verifica della sostenibilità economica, con conseguente adeguamento dei corrispettivi ovvero dell'offerta. In conseguenza di ciò con l'orario 2012 ha preso avvio il nuovo modello di offerta presentato al committente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che prevede che tutti i treni notti provenienti dal Sud si attestino sull'hub di Roma mentre quelli provenienti dalla Puglia si attestano a Bologna. Da questi due hub i passeggeri che proseguono il loro viaggio verso le città del nord Italia potranno proseguire il loro viaggio utilizzando i treni Alta Velocità. I prezzi di tali relazioni sono rimasti invariati ancorché siano utilizzati tratta ad Alta Velocità.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale ed Altro giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata invariata rispetto all'anno precedente (92,5%). Il livello di soddisfazione complessiva del viaggio, invece, a fine anno è stato del 80,9% (77,6% a fine 2010).

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

Trasporto Regionale

Nel 2011 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 4,4%, pari a 31 milioni di euro, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe regionali mediamente aumentate del 5,5%, a fronte di una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi offerti (-3,4%) così come richiesto dalle Regioni committenti.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 15 minuti è risultato in linea agli stessi risultati ottenuti nel 2010 (97,4%). Con riferimento ai treni arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti la *performance* è migliorata di 1,5 punti percentuali, passando dal 92,6% del 2010 al 94,1% del 2011.

Anche i dati di *customer satisfaction* fanno registrare miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso è passato dal 68,7% del 2010 al 71,6% nel 2011, per quanto riguarda la qualità percepita sulle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un miglioramento rispetto al 2010 pari all'11,3%, passando dal 40,9% del 2010 al 46,2% del 2011.

Nel 2011 è stata ultimata l'attività di rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che, diversamente dal passato, prevedono la definizione di corrispettivi correlati ai servizi offerti agganciandoli ad una logica di "catalogo del servizio" reso.

Nel 2011 sono stati firmati i contratti di servizio delle Regioni Calabria e Piemonte, mentre gli altri erano già stati sottoscritti nel biennio precedente. Per le Regioni a Statuto Speciale: Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e "servizi indivisi" dell'area Nord-Est l'attività di negoziazione del Contratto di Servizio con lo Stato è ancora in essere.

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

Sul settore del trasporto regionale è opportuno ricordare la situazione che si è venuta a creare nel corso dell'anno in conseguenza dell'approvazione delle varie manovre di finanza pubblica. Per il 2011 solo nella seconda parte dell'anno lo Stato ha provveduto a dare corso allo stanziamento nel Bilancio dello Stato delle varie fonti di finanziamento che si erano ipotizzate nel corso dei mesi precedenti provvedendo quindi alla necessaria copertura sia dei fondi verso le regioni, sia dei fondi da destinare direttamente a Trenitalia. Su alcune risorse, ad oggi, è ancora in via di definizione il criterio di riparto sulle Regioni a Statuto ordinario.

Il recente Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività" all'art. 25 ha inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale. Questo decreto trova attuazione alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia. La scadenza dei contratti in argomento è prevista nel maggior parte dei casi nel 2014. Si segnala al riguardo

che il 30 giugno 2012 scade il contratto di servizio con l'Emilia Romagna, per il quale in coerenza con il Decreto succitato, relativo alle liberalizzazioni sul Trasporto Pubblico Locale, dovranno essere esperite le formalità di gara.

E' del tutto evidente come il nuovo scenario legislativo possa modificare, di conseguenza, gli impegni che la società aveva assunto con le regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

Cargo

Il 2011 fa registrare, a livello nazionale, un calo della produzione industriale pari a circa l'1,0%, rispetto all'anno precedente. Questo contesto ha avuto impatto sul mercato del trasporto ferroviario in Italia attraverso una debole domanda di trasporti nonostante una forte offerta di servizi da parte degli operatori su ferro e su gomma, al fine di difendere le proprie quote di mercato, anche attraverso la leva del prezzo. La Divisione Cargo, da un lato, ha offerto ai propri clienti condizioni che potessero andare incontro alla difficile situazione del mercato e, contemporaneamente, ha continuato a perseguire una rigorosa politica di riduzione dei suoi costi operativi razionalizzando l'offerta dei servizi nelle relazioni di traffico a basso margine.

La politica attuata ha permesso così, nonostante la crisi, di mantenere la quota dei volumi dell'anno precedente sui servizi di traffico convenzionale e combinato.

Di seguito le principali azioni messe in atto nei vari segmenti di clientela:

- *Traffico Convenzionale:*

Settore Siderurgico: Intervento diretto sui principali clienti industriali internazionali allo scopo di acquisire la gestione dei traffici. L'offerta commerciale in export è stata indirizzata verso servizi su cui il mercato mostrava buone performance ossia "produzioni speciali" destinate all'industria tedesca della meccanica e dell'automotive e verso "prodotti pesanti" destinati invece ai mercati nord-africani (con impiego in lavori pubblici ed infrastrutture).

Settore Automotive: l'azione commerciale è stata improntata al prolungamento degli accordi commerciali alla definizione di un'offerta globale verso il cliente offrendo anche parte dei servizi offerti in precedenza da terzi.

Settore Materie Prime: sono stati proposti nuovi servizi multimodali per le specifiche esigenze della clientela (in ambito Grande Distribuzione Organizzata) offrendo collegamenti giornalieri tra i principali Terminal e l'area Centro-Italia e riattivando con cadenza settimanale alcuni servizi diretti in Sicilia. È stato inoltre consolidato il traffico verso la Francia per i cereali, offrendo trazione anche all'estero con personale Trenitalia.

Settore Chimico: è stata riorganizzata l'offerta commerciale anche a causa delle modifiche intervenute negli approvvigionamenti da parte delle imprese del settore energia con consistente riduzione dell'impiego di carbone. È stata inoltre affinata la partnership per lo sviluppo dei traffici all'estero con l'impiego di società controllate operanti sull'asse Nord-Europa (TX Logistik).

- *Traffico Combinato*

Sono stati stipulati accordi commerciali pluriennali con i maggiori clienti finalizzando l'azione commerciale ad un recupero dei traffici internazionali, anch'essi minacciati dalla scarsa produzione industriale registrata nelle aree confinanti in particolare in Spagna e Gran Bretagna. L'offerta Nazionale è stata articolata sull'individuazione del reticolo primario degli "inland terminal" e dei porti concentrando l'offerta di treni bilanciati allo scopo di ridurre i costi di produzione per generare un'offerta più competitiva. Sono state altresì avviate sinergie commerciali con la società controllata Serfer e con altre imprese ferroviarie operanti a livello regionale.

Per il servizio Universale le iniziative hanno avuto l'obiettivo del mantenimento dei volumi pianificati sia a treno completo che multiciente.

La Divisione Cargo di Trenitalia continua a portare avanti, con progressiva accelerazione, il complesso processo di razionalizzazione/riorganizzazione della propria struttura operativa in tutti i settori, che rappresenta uno degli elementi basilari per proseguire nel piano di ristrutturazione finalizzato a raggiungere la necessaria competitività sul mercato rispetto ai concorrenti.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

Al fine di una corretta comparazione dei dati di conto economico della società è opportuno evidenziare che, a seguito del conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a Trenord S.r.l., efficace dal 3 maggio 2011, le voci dei ricavi e dei costi operativi contengono un differente perimetro includendo nel 2010, in regime di affitto di ramo d'azienda per l'intero anno, tutti i costi afferenti il ramo conferito con contestuale riaddebito degli stessi nei ricavi, i ricavi includono inoltre il canone di affitto fisso e variabile, mentre per il 2011 tale configurazione è limitata al solo primo quadrimestre poiché a seguito del conferimento si è provveduto al trasferimento di tutti i rapporti contrattuali attivi e passivi facenti capo al Ramo ceduto e sono venuti meno i proventi relativi al canone di affitto. A livello di Margine operativo lordo l'effetto di tale modifica è pari a circa -18 milioni di euro tra il 2011 e il 2010, l'effetto di tale modifica può quindi essere considerata poco materiale nella lettura dei risultati.

	<i>importi in milioni di Euro</i>		
	2011	2010	Variazione
Ricavi operativi	5.708,0	5.707,8	0,2
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.406,4	5.318,9	87,5
- Altri ricavi	301,7	388,9	(87,2)
Costi operativi	(4.297,6)	(4.437,4)	139,8
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.410,5	1.270,4	140,1
Ammortamenti	(859,6)	(847,7)	(11,8)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(35,3)	(59,7)	24,4
Accantonamenti per rischi e oneri	(19,4)	(21,0)	1,6
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	496,2	341,9	154,3
Proventi ed oneri finanziari	(233,6)	(190,0)	(43,6)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	262,6	151,9	110,7
Imposte sul reddito	(106,3)	(78,8)	(27,5)
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	156,4	73,1	83,2

Il 2011 registra un sostanziale miglioramento del Risultato Netto pari a 83,2 milioni di euro rispetto al 2010. Infatti, il risultato netto dell'esercizio 2011 si attesta ad un valore positivo di 156,4 milioni di euro e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con un' utile di 73,1 milioni di euro.

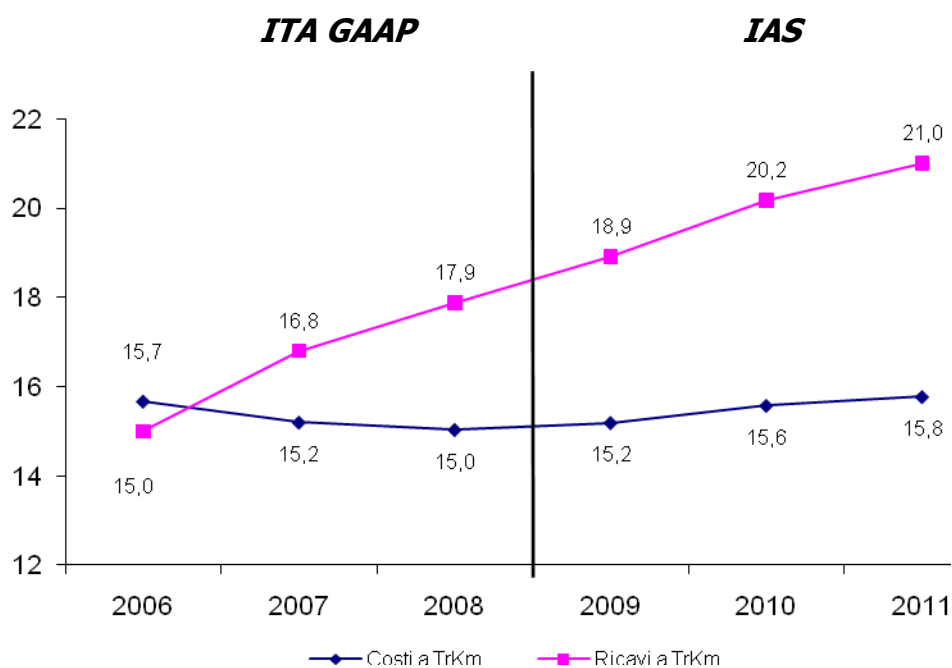
Il Margine Operativo Lordo passa da 1.270,4 milioni di euro del 2010 a 1.410,56 milioni di euro del 2011 (+11,0%) con una incidenza sui ricavi operativi, per il 2011 pari al 24,7% (22,3% nel 2010).

Il risultato operativo registra un miglioramento del 45,1% attestandosi ad un risultato positivo di 496,2 milioni di euro, rispetto a 341,9 milioni di euro dell'esercizio precedente con una incidenza sui ricavi operativi pari all' 8,7% sul 2011 (6,0% nel 2010).

Pur in presenza di un contesto economico, nazionale ed internazionale, fortemente critico, Trenitalia ha consolidato e migliorato ulteriormente i propri fondamentali economici in coerenza con gli obiettivi di Piano di Impresa.

Le direttrici strategiche sulle quali si è sviluppata l'azione manageriale ha toccato i punti essenziali dei vari settori in cui la società opera, producendo, per ciascuno di essi, articolate e specifiche linee di intervento. Nell'ambito del settore passeggeri mercato sono state avviate iniziative finalizzate ad una politica di segmentazione dell'offerta sia in termini di prezzi che di servizio offerto per attrarre sempre più nuova clientela. Nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del Trasporto Regionale si è proseguito nell'operazione di razionalizzazione dell'offerta al fine di renderla compatibile sia con le esigenze derivanti dai vincoli di disponibilità di finanza pubblica sia con le condizioni di equilibrio economico dei servizi. Nel settore cargo è continuata anche nel 2011 la riorganizzazione dell'offerta, privilegiando traffici a treni completi, per la quale si è resa necessaria una consistente ristrutturazione dell'organizzazione finalizzata ad incrementare l'efficienza nell'utilizzo delle risorse e quindi dei costi di produzione del servizio.

La tabella sotto riportata sintetizza l'evoluzione dei due principali indicatori economici della società. Si precisa che, per una corretta lettura dei valori unitari, i ricavi ed i costi operativi della tabella sotto riportati sono al netto dei riaddebiti a Trenord poiché relativi a partite di giro, a sostanziale saldo zero sul conto economico. Tale approccio consente una lettura non inficiata da costi non più afferenti la produzione di Treni Km di Trenitalia.



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

Ricavi operativi

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

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

	2011	2010	Delta %
Divisione Passeggeri NI			
Ricavi Operativi (€/milioni)	2.334	2.273	2,7%
Viaggiatori km (milioni):	20.170	20.637	-2,3%
- di cui Servizio a mercato	14.093	13.626	3,4%
- di cui Servizio Universale contribuito	6.077	7.012	-13,3%
Treni km (migliaia)	76.634	78.097	-1,9%
- di cui Servizio a mercato	48.721	47.725	2,1%
- di cui Servizio Universale contribuito	27.913	30.372	-8,1%
Divisione Passeggeri Regionale			
Ricavi Operativi (€/milioni) (*)	2.630	2.670	-1,5%
Viaggiatori km (milioni)	19.198	19.358	-0,8%
Treni km (migliaia)	157.746	163.300	-3,4%
Divisione Cargo			
Ricavi Operativi (€/milioni)	708	689	2,7%
Tonnellate km (milioni) (**)	15.584	15.325	1,7%
Treni km (migliaia) (***)	34.886	35.130	-0,7%
Altri Ricavi/Elisioni (*)	36	75	-52,0%
Ricavi Operativi Trenitalia	5.708,0	5.707,8	0,0%

(*) I Ricavi Operativi sono al netto dei riaddebiti a Trenord a seguito del trasferimento della titolarità dei contratti passivi in conseguenza del conferimento di ramo d'azienda.

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

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

Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un incremento del 1,6% attestandosi a fine esercizio a 5.406,4 milioni di euro, rispetto a 5.318,9 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2011	2010	Differenza %
Ricavi da Traffico	3.226,1	3.120,5	3,4%
Ricavi da Contratto di Servizio	2.051,0	2.096,9	-2,2%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	129,3	101,5	-2,7%
Totale	5.406,4	5.318,9	1,6%

Ricavi da Traffico

Ricavi Passeggeri Nazionali e Internazionali:

Il settore della media e lunga percorrenza registra una crescita complessiva dei ricavi da traffico per 48,0 milioni di euro (+2,5%). Tale positivo andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di servizio:

- **Segmento Mercato:** un incremento del +6.8% nella fascia dei Servizi Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca e Altri ES, che ha beneficiato del potenziamento dell'offerta sul sistema AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno. Ha invece influito negativamente una lieve riduzione dei ricavi per 9,1 milioni di euro, dovuto prevalentemente alla riduzione di servizi a basso rendimento e la razionalizzazione di alcuni treni InterCity per i quali il carico medio era particolarmente sfavorevole e che quindi presentavano marginalità fortemente negative. Il segmento dei Servizi a Mercato evidenzia un incremento dei viaggiatori kilometro trasportati del +3,4%, grazie al positivo riscontro avuto dai clienti rispetto all'aumento dell'offerta, che è stata supportata anche da una politica di prezzi modulata sui diversi tipi di servizio richiesti dalla clientela.
- **Servizio Universale:** il segmento evidenzia una riduzione di 34,0 milioni di euro (-8,3%), tale riduzione sconta il progressivo spostamento della quota modale, sulle tratte a lunga percorrenza, verso sistemi di trasporto alternativi in linea con quanto già avvenuto in Europa. La flessione del traffico del segmento del Servizio Universale (-13,3%) presenta una dinamica superiore alla riduzione dell'offerta in termini di Treni kilometro secondo le indicazioni della committenza pubblica.

Passeggeri Trasporto Regionale:

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale hanno registrato, rispetto al 2010, un incremento di 31,5 milioni di euro (+4,4%), tale variazione è legata principalmente alla crescita delle tariffe del 5,5% a

fronte di una contrazione dei volumi di traffico (viaggiatori kilometro) pari allo 0,8% che deriva, prevalentemente, dalla riduzione della produzione (treni kilometro) pari a -3,4%, secondo le indicazioni delle Regioni.

Cargo:

La Divisione Cargo nell'anno 2011 ha registrato complessivamente ricavi da traffico pari a 524,8 milioni di euro con un incremento del 5,3% rispetto al 2010. Sono stati realizzati 34,9 milioni di treni kilometro complessivi, con minima flessione (pari allo -0,7%) verso il corrispondente periodo del 2010. Di questi, 4,9 milioni di euro sono stati prodotti su territorio estero rispetto ai 3,3 milioni di euro realizzati l'anno precedente, confermando lo sviluppo della quota di traffico internazionale realizzata su territorio estero con gestione diretta e unica del cliente da parte della Divisione e con affidamento del servizio di trazione sia alla propria controllata TX Logistik che ad altri operatori ferroviari. La Divisione prosegue il suo percorso di razionalizzazione e riorganizzazione commerciale avviato negli anni precedenti finalizzato a migliorare l'efficienza delle strutture produttive ed ad acquisire competitività. I principali settori del business, che seguono le aree merceologiche di riferimento, hanno evidenziato l'andamento di seguito descritto:

- ***Business Convenzionale***

Le spedizioni a treno Completo hanno fatto registrare nel 2011 analoghi volumi rispetto al 2010 in termini di treni kilometro, in linea con il processo di mantenimento dei traffici e di concentrazione nei servizi in export sulle principali direttrici internazionali del Nord Europa e Paesi dell'Est.

Il fatturato ha registrato un buon incremento (+6,3%) rispetto all'anno precedente. Di seguito una analisi dell'andamento nei principali segmenti del business convenzionale:

- *Segmento siderurgico:* il contesto di mercato è risultato essere molto volatile con contrazione della domanda per quasi tutte le produzioni. Si è registrata una sostanziale tenuta dei traffici storici accompagnata da progetti di sviluppo su produzioni di acciaio, uniche produzioni in forte crescita, e recupero dei volumi dai Porti per trasferimento di prodotto semilavorato in aree di produzione del Veneto. Il traffico ferroviario a treno completo del settore siderurgico ha chiuso il 2011 con un incremento dei treni kilometro prodotti rispetto al 2010 (+10,8%) e conseguente incremento di ricavi (+8,9%).
- *Segmento automobilistico:* sul segmento dell'auto italiana ha pesato gravemente la crisi economica e la perdita di mercato in Italia e in Europa del principale produttore nazionale (Fiat). In tale contesto, il traffico ferroviario a treno completo del settore "automotive" chiude il 2011 con una crescita contenuta (+3,2% di treni kilometro prodotti) grazie alla crescita dell'export. In termini di fatturato il significativo incremento del +28% è dovuto sostanzialmente all'integrazione nell'offerta commerciale di prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, precedentemente vendute da altri operatori.

- *Segmento chimico:* il trasporto ferroviario del settore ha risentito pesantemente della crisi, soprattutto nei trasporti di propilene e GPL, registrando una flessione dei treni chilometro del -8,1%, mentre l'incremento dei ricavi hanno registrato un incremento pari a +16,1% verso il corrispondente periodo 2010 in conseguenza dell'inclusione di prestazioni logistiche al cliente.
- *Altri settori - Materie Prime e Beni di Consumo:* la pesante crisi e la conseguente stagnazione dei consumi ha riversato i propri effetti sia nel campo dell'edilizia che in quello della grande distribuzione. In particolare per il traffico ferroviario si segnala un forte calo sia nel trasporto di legname, strettamente legato al settore edile, sia in quello alimentare. Il trasporto ferroviario a treno completo, quindi, fa registrare una riduzione dei ricavi, rispetto al 2010, pari a -7,0% e dei treni chilometro pari a -8,6%.

- ***Business Combinato***

Combinato Nazionale/Internazionale: I dati di traffico ferroviario del Business si attestano complessivamente sugli stessi livelli dell'anno precedente sia in termini di volumi che di ricavi. I dati complessivi hanno risentito della sospensione di alcuni traffici da parte dei principali operatori intermodali su Spagna e Gran Bretagna e dalla flessione dei traffici RO.LA su Trento e Autostrada Ferroviaria Alpina da e per la Francia. Tuttavia la crescita del traffico internazionale di treni chilometro prodotti è riuscita a controbilanciare le perdite di traffici nazionali in cui gli stessi operatori sono divenuti imprese ferroviarie.

Ricavi da Contratto di Servizio

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un decremento, rispetto al 2010 di 45,9 milioni di euro. La riduzione dei corrispettivi si è concentrata prevalentemente nell'ambito dei servizi acquistati dalle Regioni (37,8 milioni di euro) come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica determinando quindi da una parte la significativa razionalizzazione dei servizi (-3,4%) e dall'altra l'incremento delle tariffe che hanno consentito alle Regioni di fare fronte agli impegni assunti con i nuovi contratti. I ricavi a valere dei contratti di servizio con lo Stato si sono ridotti di 8,1 milioni tale riduzione si è manifestata in particolare nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza che ha registrato un decremento a 6,7 milioni di euro, mentre per i servizi delle Regioni a Statuto Speciale e per il Servizio Universale del settore Cargo i corrispettivi sono rimasti pressoché invariati.

Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un incremento complessivo di 27,8 milioni di euro rispetto al 2010. Tale incremento deriva prevalentemente dall'aumento dei corrispettivi:

- per noli di materiale rotabile (+1,8 milioni di euro);
- per servizi di scorta manovra e condotta riconducibili ai servizi erogati a Trenord Srl (+13,7 milioni di euro), a seguito dei contratti stipulati dopo il conferimento del ramo d'azienda "Trasporto regionale Lombardia". Durante il periodo di affitto di ramo d'azienda tali servizi erano gestiti attraverso riaddebiti di costi netti;

- per manutenzione materiale rotabile conto terzi, incluso i lavori in corso (+ 13,2 milioni di euro).

Altri Ricavi

Gli Altri Ricavi registrano una riduzione complessiva di 87,2 milioni di euro rispetto al 2010. La differenza è quasi integralmente ascrivibile al venir meno, nel corso del 2011, degli addebiti relativi all'affitto del ramo d'azienda della Lombardia per un differenziale pari a circa 98 milioni di euro.

Concorrono poi minori penali addebitate a fornitori e clienti per 38,1 milioni di euro.

Le variazioni positive derivano dall'adeguamento del valore delle Carte di Libera Circolazione utilizzate dalle Società del Gruppo, dai proventi derivanti dalla rottamazione dei carri, dall'incremento dei corrispettivi per locazione immobili e dal plusvalore derivante dal conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a Trenord Srl pari a 18,9 milioni di euro.

Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un miglioramento complessivo, rispetto al 2010, di 139,8 milioni di euro. La variazione complessiva deve tuttavia tenere conto del differente perimetro riferibile al Ramo conferito a Trenord che ha trasferito alla stessa parte dei costi in precedenza riaddebitati. Al netto della modifica del perimetro la riduzione dei costi è pari a circa 60 milioni di euro.

Le principali cause di decremento dei costi sono riferibili alle dinamiche sotto riportate:

Il costo del personale, rispetto al 2010, registra una riduzione di 109,8 milioni di euro (-5%). Tale riduzione è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto quali:

- minori costi per riduzione dell'organico medio di 3.263 risorse con un effetto positivo di 175,1 milioni di euro;
- maggiori costi per l'incremento del costo unitario medio (+,2,7%) con un effetto complessivo di 54,9 milioni di euro;
- maggiori costi per la corresponsione di incentivi all'esodo per 18 milioni di euro;
- minori costi legati al personale per 7,6 milioni di euro correlati a riduzione degli oneri per rinnovo vestiario e per prestazioni sanitarie di cui 2,6 milioni di euro riferibili al perimetro del ramo trasferito a Trenord.

Gli **altri costi** registrano una diminuzione complessiva di 30 milioni di euro (-1,3%), su tale voce hanno influito:

- minori costi riaddebitati a Trenord, pari a 77,4 milioni di euro, per effetto del trasferimento dei contratti passivi a seguito del conferimento del ramo operativo Direzione Regionale Lombardia;
- maggiori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 58,5 milioni di euro di cui le principali variazioni sono ascrivibili per 25 milioni di euro a maggiori oneri di Sous-Traitance in ambito trasporto merci internazionale i cui effetti trovano compensazione nei ricavi da traffico, per 3 milioni di euro a maggiori costi per il noleggio materiale rotabile ETR 610 di Cisalpino a seguito della messa in esercizio di ulteriori treni, per 11 milioni di euro al noleggio carri in ambito Divisione Cargo relativamente al trasporto auto. Tali incrementi hanno trovato parziale

compensazione con la riduzione dei costi di accesso all'infrastruttura (pedaggio ed energia elettrica) per 5,6 milioni di euro conseguenti alla riduzione dell'offerta commerciale complessiva per 7,3 milioni di treni km, in particolare nell'ambito dei servizi Regionali derivanti dalla politica di razionalizzazione posta in essere dalle Regioni e per altri 3,8 milioni di euro da minori premi assicurativi;

- maggiori costi per attività di manutenzione e pulizia del materiale rotabile per 8,6 milioni di euro finalizzata a garantire gli standard qualitativi offerti alla clientela in termini di puntualità e pulizia;
- minori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione per circa 4 milioni di euro in massima parte riconducibili alle provvigioni di vendita alle agenzie di viaggio;
- gli altri costi registrano un aumento di circa 15,7 milioni rispetto al 2010. Dall'analisi degli stessi si evidenzia, però, che i maggiori costi derivano per 9,6 milioni di euro dall'acquisto di servizi logistici della Divisione Cargo a seguito del trasferimento di contratti attivi da parte delle società del gruppo FS Logistica e Cemat, per 8 milioni di euro da servizi operativi passivi prestati da Trenord.

Ammortamenti

Gli ammortamenti e le perdite di valore si decrementano di 12,6 milioni di euro. Tale variazione è determinata dalle dinamiche sotto riportate.

La voce Ammortamenti si incrementa per complessivi 11,8 milioni di euro, di cui gli ammortamenti relativi alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello dell'esercizio 2011 incidono per 19,7 milioni di euro circa, mentre il differenziale (-7,9 milioni di euro) è il risultato dell'ordinario andamento del processo di ammortamento dei beni in esercizio.

Perdite di valore

Le perdite di valore si decrementano di 24,4 milioni di euro, tale variazione è riconducibile ad una riduzione delle svalutazioni di manutenzione di secondo livello riferite a materiale rotabile (-22,2 milioni di euro) essenzialmente operata a seguito del passaggio agli IAS el 2010 e di crediti commerciali (-2,2 milioni di euro).

Accantonamenti

Gli accantonamenti per rischi ed oneri si riducono di 1,6 milioni di euro. Tale decremento è riconducibile principalmente a minori accantonamenti: per penali verso le Regioni e Terzi per 4,3 milioni di euro e per contenzioso civile e partite in contestazione rispettivamente per 4,3 e 9,5 milioni di euro, parzialmente compensati da maggiori accantonamenti a valere del contenzioso lavoro per 11,9 milioni di euro.

Gestione finanziaria

Il saldo della gestione finanziaria registra un peggioramento di 43,6 milioni di euro. Tale peggioramento, lato proventi finanziari (-23,2 milioni di euro), è sostanzialmente riconducibile al venir meno della plusvalenza di 11 milioni di euro derivante dalla cessione della partecipazione Wisco, e della distribuzione dei dividendi (14 milioni di euro) da parte di Cisalpino AG.

Per quanto attiene l'andamento della componente degli oneri finanziari si registra complessivamente un aggravio per 20,4 milioni di euro. Tali maggiori oneri sono riconducibili all'andamento dei tassi di interesse ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri del servizio del debito per la parte di utilizzo a breve. Nel 2011 il costo medio dell'indebitamento è stato pari al 2,75% rispetto al 2,43% del 2010, determinando un impatto negativo, a parità di indebitamento, stimabile in circa 20,9 milioni di euro. Il risultato della gestione finanziaria, nonostante un miglioramento della posizione finanziaria netta finale, ha inoltre riflesso negativamente i maggiori oneri rivenienti da un più elevato livello medio dell'indebitamento finanziario 2011 rispetto al 2010 conseguente prevalentemente ad un aumento del livello medio di consistenza del capitale circolante a seguito del ritardo negli incassi dei crediti nei confronti del MEF a valere sui contratti di servizio dell'anno 2010 e 2011 la cui regolazione finanziaria si è concentrata nell'ultima fase dell'anno in prossimità della chiusura dell'esercizio.

L'attenta gestione della tesoreria della società ha permesso di limitare, seppur parzialmente, gli impatti negativi derivanti dai ritardati incassi. E bene ricordare che l'ammontare complessivo del credito scaduto verso il MEF ammontava a fine 2010 a circa 1.100 milioni di euro. Nel corso del 2011 il valore dell'esposizione verso il MEF ha toccato punte di oltre 1.500 milioni di euro. Se si dovesse considerare un'esposizione media pari a 1.100 milioni di Euro al costo medio del denaro pagato dalla società (2,75%) i maggiori oneri finanziari indotti dall'esposizione hanno gravato sul bilancio di Trenitalia per circa 30 milioni di euro.

Infine il risultato della gestione finanziaria ha beneficiato di una riduzione degli impatti negativi delle differenze cambi rispetto al 2010 per circa 9,6 milioni di euro parzialmente compensata dai maggiori costi a valere della valutazione al mercato delle operazioni di copertura, segnatamente quelle correlate all'esercizio di opzioni, per 7,6 milioni di euro.

Imposte sul reddito

Il carico fiscale del periodo si incrementa di 27,5 milioni di euro pari al (+34,9%). Tale aumento è correlato alle seguenti dinamiche:

- incremento dell'incidenza delle imposte sul reddito (IRES ed IRAP) per 23,6 milioni di euro (+30%) sia per effetto di una maggiore base imponibile legata al miglioramento dei risultati economici che per le limitazioni introdotte sulla riportabilità delle perdite fiscali pregresse sull'imponibile ai fini IRES;
- accertamento dell'onere derivante da un contenzioso fiscale (cosiddetto "cuneo fiscale") per 11,5 milioni di euro, liquidati nel corso dei primi mesi del 2012;
- variazione positiva per 6,1 milioni di euro derivante principalmente da rettifiche del carico fiscale in sede di predisposizione della dichiarazione dei redditi definitiva relativa all'anno 2010.

Stato patrimoniale riclassificato

<i>importi in milioni di Euro</i>	31.12.2011	31.12.2010	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	557	1.123	(566)
Altre attività nette	(430)	(626)	196
Capitale circolante	127	498	(370)
Immobilizzazioni tecniche	8.893	9.036	(143)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	196	161	35
Capitale immobilizzato netto	9.089	9.197	(109)
TFR	(988)	(1.087)	100
Altri fondi	(556)	(613)	57
TFR e Altri fondi	(1.543)	(1.701)	157
CAPITALE INVESTITO NETTO	7.673	7.994	(322)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	426	803	(377)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.428	5.534	(106)
Posizione finanziaria netta	5.854	6.337	(483)
Mezzi propri	1.819	1.657	161
COPERTURE	7.673	7.994	(322)

Capitale investito

Il Capitale Investito Netto si riduce di 322 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2010.

La riduzione del capitale circolante netto gestionale per 566 milioni di euro è riconducibile, nella quasi totalità, alla consistente riduzione dei crediti commerciali per 590 milioni di euro. La riduzione si riferisce prevalentemente ai crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze che fanno registrare una diminuzione di circa 669 milioni di euro a seguito dell'incasso, avvenuto a fine esercizio, dei corrispettivi derivanti dai contratti di servizio relativi agli anni 2010 e 2011.

I crediti verso le regioni, invece, fanno registrare un aumento di circa 84 milioni di euro derivanti dall'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi. Il valore complessivo del credito verso il MEF a fronte dei contratti di servizio e per somme dovute direttamente a Trenitalia ammontava al 31 dicembre 2010 a 1,1 miliardi di euro, nel corso dell'esercizio tale credito, prima delle regolazioni finanziarie avvenute nella seconda metà del mese di dicembre 2011, ha toccato punte di oltre 1,5 miliardi di euro.

Si segnala nell'ambito della dinamica del capitale circolante una riduzione delle giacenze di magazzino per circa 6 milioni di euro in particolare con riferimento alla componente dei ricambi mentre resta sostanzialmente invariata quella riferita ai materiali riparabili.

I debiti commerciali, invece, si sono ridotti di 30 milioni di euro.

La riduzione delle altre attività nette per 196 milioni di euro è dovuta prevalentemente ai seguenti effetti:

- liquidazione del debito verso terzi per l'esercizio dell'opzione "Call" funzionale all'acquisto del 49% della partecipazione in TX Logistik (- 82 milioni di euro);
- estinzione del debito verso Trenord Srl per 164 milioni di euro, a seguito della chiusura dell'affitto di Ramo d'Azienda e riferito sostanzialmente al valore del TFR;
- incremento di altri debiti, per 99 milioni di euro, nei confronti dell'INPS per le somme impiegate nella realizzazione dei progetti relativi all'attivazione delle prestazioni straordinarie del fondo bilaterale a seguito della riclassifica dal fondo ristrutturazione aziendale bilaterale;
- incasso del credito per imposta di registro per 65 milioni di euro versata dalla società all'atto della costituzione della società (2001) e per la quale nello stesso anno era stato richiesto il rimborso a seguito dei chiarimenti normativi emessi in quella data;
- incasso del credito verso il Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (AFA) per 11 milioni di euro;
- decremento dei risconti passivi (-129 milioni di euro) correlati per la quasi totalità alla rilevazione a conto economico della quota di competenza dell'anno dell'incasso anticipato del corrispettivo erogato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a valere dei Contratti di Servizio delle regioni.

Capitale immobilizzato

L'andamento del Capitale Immobilizzato registra un decremento netto di 108,7 milioni di euro dovuto:

- alla riduzione netta delle immobilizzazioni tecniche (143,2 milioni di euro) attribuibile, da un lato, al valore degli investimenti realizzati nel periodo (861 milioni di euro), dall'altro, agli ammortamenti (859,6 milioni di euro) del periodo, il valore netto risente inoltre delle dismissioni a seguito del conferimento degli assets alla partecipata Trenord Srl (113,6 milioni euro) e, infine, alle perdite di valore delle immobilizzazioni (33 milioni euro);
- la voce Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie si è incrementa di 34,5 milioni di euro a seguito dell'aumento di capitale sociale di Trenord Srl per un valore complessivi di 35 milioni di euro, realizzato mediante conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia".

L'andamento dei Fondi registra un decremento complessivo di 157,1 milioni di euro. Al riguardo si registra la riduzione del fondo TFR di 99,9 milioni di euro derivante: dall'utilizzo del fondo TFR per 162,9 milioni di euro a seguito di cessazioni del rapporto di lavoro (n.3.268) e per anticipazioni corrisposte. Tale variazione in diminuzione è parzialmente compensata dalla perdita attuariale di 18,5 milioni di euro rilevata nella riserva attuariale di patrimonio netto e dalla rilevazione dell'"interest cost" per 44,5 milioni di euro.

Gli altri Fondi diversi dal TFR, infine, registrano un decremento complessivo netto di circa 57,5 milioni di euro, tale variazione è dovuta a:

- riduzione del fondo ristrutturazione aziendale (fondo bilaterale), per 149,3 milioni di euro, dovuto a liquidazione di prestazioni straordinarie per circa 49,9 milioni di euro e alla riclassifica dello stesso a debiti verso INPS per 99,4 milioni di euro pari alle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni;
- decremento del fondo imposte differite, per euro 7,5 milioni di euro, dovuto agli effetti derivanti principalmente dalle rilevazioni attuariali del debito per benefici ai dipendenti;
- incremento per 99,8 milioni di euro degli altri fondi correlati, prevalentemente, all'accantonamento di oneri verso il personale la cui quantificazione non risulta compiutamente definita.

Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta migliora complessivamente di 483 milioni di euro (- 7,7%). Nel corso del 2011 la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positiva per 988 milioni di euro. L'andamento della gestione corrente ha beneficiato dalla regolazione finanziaria da parte del MEF dei crediti per corrispettivi a valere dei Contratti di Servizio 2010 e parzialmente di quelli 2011 per complessivi 1,6 miliardi di euro (930 milioni di euro nel 2010) intervenuta negli ultimi mesi dell'anno e che hanno consentito di recuperare il gap accumulatosi nel 2010.

Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 312 milioni di euro dagli investimenti, per 181 milioni di euro dalla gestione finanziaria, per 60,4 milioni di euro quale effetto netto dei disinvestimenti legati alla rottamazione dei carri. La posizione finanziaria netta è stata poi influenzata dal pagamento del debito relativo all'acquisto del residuo 49% della partecipazione in TX Logistik (82 milioni di euro), ha poi beneficiato di incassi di natura straordinaria per 63 milioni di euro, in particolare quello relativo all'imposta di registro (65 milioni di euro) versata alla sottoscrizione dell'atto di compravendita del Ramo d'Azienda Trenitalia e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 (c.d. Finanziaria 2001), il rimborso di tale imposta, richiesto in data 26 febbraio 2001 è avvenuto a settembre 2011.

La posizione finanziaria di tesoreria, pertanto, chiude con una generazione di liquidità di 498 milioni di euro.

La posizione finanziaria netta infine si riduce per 15 milioni di euro a seguito della regolazione del debito sul c/c di corrispondenza intrattenuto con Trenord per 43,9 milioni di euro, parzialmente compensato dal credito finanziario concesso a favore di Trenord nell'ambito dell'operazione di conferimento del ramo operativo Regione Lombardia per 22,7 milioni di euro e da un aumento di liquidità presso le casse di stazione per 6,2 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.

	2011	2010	Variazione
Mezzi Propri riclassificato	1.819	1.657	162
Passività finanziarie per derivati incluse nei mezzi propri	(242)	(194)	(48)
Patrimonio netto civilistico	1.577	1.463	114

I mezzi propri si incrementano di 161,5 milioni di euro. Tale variazione è dovuta al risultato economico dell'esercizio, pari a 156,4 milioni di euro, all'incremento netto del valore dei derivati per 18,3 milioni di euro, parzialmente compensata dalla riduzione della riserva per benefici ai dipendenti per 13,4 milioni di euro.

RISORSE UMANE

La consistenza del personale della società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 36.700 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	Addetti	Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenze al 31.12.2010	34.680	4.677	311	39.668
Incrementi	206	76	18	300
Decrementi	(2.687)	(535)	(46)	(3.268)
Consistenze al 31.12.2011	32.199	4.218	283	36.700

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

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

Si rammenta che il Fondo 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 commenti sulla gestione del precedente esercizio, a novembre 2010, fu raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito nei mesi successivi 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.

E' proseguita in parallelo un'intensa attività relazionale con le strutture INPS per implementare le procedure di gestione del Fondo e la definizione delle necessarie procedure gestionali interne al Gruppo, che hanno consentito gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati.

Ad oggi, gli interventi straordinari del Fondo per la Società hanno riguardato 1.641 interventi di riorganizzazione produttiva per il personale di tutti i settori di attività.

Al fine di valorizzare le professionalità interne e di limitare il ricorso al mercato esterno per la ricerca di personale si è fatto ampio ricorso al job posting interno, inoltre, le politiche di crescita e sviluppo delle "alte potenzialità" si sono concentrate su: valutazione e monitoraggio dei target di interesse, realizzazione del sistema di valutazione revisione dei ruoli e delle competenze.

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 2011, che ha generato complessivamente 142.771 gg/uomo e registrato 110.331 partecipazioni, ha avuto come obiettivi principali l'aggiornamento delle conoscenze tecnico-professionali, la consapevolezza del ruolo dell'equipaggio del personale AV e l'ottimizzare dei processi manutentivi.

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

- **Formazione istituzionale:** 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 necessitano di sostegno a ruolo o accompagnamento nei momenti di crescita.
- **Formazione tecnico-professionale:** interventi formativi finalizzati a far acquisire le competenze tecnico/professionali, sia pratiche che teoriche, essenziali a svolgere la propria attività lavorativa, quali le abilitazioni e aggiornamenti tecnico professionali per personale di condotta, verifica, accompagnamento e formazione treni, la formazioni agli Istruttori e ai Tutor e la formazione per la sicurezza del lavoro con particolare riferimento alla certificazione dei responsabili e degli addetti del servizio prevenzione e protezione.

La sicurezza del lavoro

L'obiettivo 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.

- Definizione di un nuovo report degli infortuni sul lavoro che presenta i dati aziendali (n° infortuni, indice di incidenza e indice di gravità) fino ad arrivare al dettaglio delle strutture organizzative,
- Analisi e incontri presso le strutture che hanno presentato un andamento infortunistico particolarmente critico al fine di analizzare le cause e individuare le misure e interventi più idonei.

Si segnala che nel corso del 2011 si è registrata una flessione del numero degli infortuni rispetto all'anno precedente, come rappresentato nella tabella seguente. Fortunatamente non si è registrato alcun infortunio mortale.

Tipologia	2011	2010	Differenza
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	1.848	1.987	(139)
Numero infortuni mortali	0	2	(2)

Per agevolare il raggiungimento degli obiettivi infortunistici e valorizzare la pratica dei "ritorni di esperienza" è stata promossa l'iniziativa che intende individuare, selezionare e presentare le migliori esperienze maturate negli impianti, mettendo, quindi, a fattor comune le soluzioni migliorative, sia organizzative che tecnologiche, introdotte.

E' proseguita l'attività del Comitato Tecnico Amianto in termini di: compilazione dei curricula lavorativi dei dipendenti con certificazione di esposizione o meno all'amianto; gestione del contenzioso (denunce malattie professionali, indagini autorità giudiziaria, tentativi obbligatori di conciliazione, cause) e coordinamento dei rapporti tra i vari soggetti implicati (società del Gruppo e soggetti esterni, ad esempio l'INAIL).

POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro

Nel corso dell'anno 2011 è stato completato il processo di implementazione del Sistema Integrato di Gestione per la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza sul Lavoro, conclusosi con la certificazione da parte di un Organismo Accreditato. La certificazione di conformità alle tre norme UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e OHSAS 18001 ha attestato, inoltre, che il Sistema è gestito con modalità integrata.

Principali attività per l'implementazione del sistema:

- Definizione e diffusione degli Obiettivi in materia di Ambiente, Sicurezza sul Lavoro e Qualità per l'anno 2011, a livello centrale, divisionale e delle singole Unità Produttive, in coerenza con le Politiche di Qualità, Ambiente e Sicurezza del lavoro definite;
- Definizione di un Modello Organizzativo del Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza sul Lavoro con individuazione di ruoli e responsabilità;
- Sviluppo e adeguamento dei sistemi informatici a supporto del Sistema Integrato Certificato con particolare riferimento all'applicativo per la gestione documentale del sistema in linea con lo standard aziendale di Gruppo e all'applicativo per la gestione e controllo delle apparecchiature di prova e di taratura aziendali;
- Erogazione di interventi formativi e informativi sul Sistema di Gestione Integrato per uniformare l'approccio al sistema che ha visto il coinvolgimento di circa 1.500 risorse.

Nel corso dell'anno 2011, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente verso i seguenti aspetti:

- Emission Trading System: nell'aprile del 2011 sono stati restituiti al Ministero dell'Ambiente un numero di diritti pari a 21.836 unità, tramite accesso al Registro Nazionale delle quote di CO2 e delle emissioni. Rispetto a quanto autorizzato ad emettere per l'anno 2010 (23.030 quote), la Società ha contenuto le proprie emissioni in misura del 5,2%. Dal 1 gennaio 2011 i siti produttivi soggetti al campo di applicazione della Direttiva 2003/87/CE sono rimasti quattro officine: Voghera, Rimini, Bologna e Foligno. L'analisi dei dati ci consente di affermare che nel 2011 la Società ha ridotto le emissioni del 6,6% rispetto a quanto autorizzato ad emettere per lo stesso anno, migliorando così la performance del 2010.
- SISTRI (Sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti istituito dal Ministero dell'Ambiente), nel corso del 2011 le principali attività inerenti il SISTRI sono state: monitoraggio evoluzione normativa e individuazione degli impatti e delle criticità generate dal SISTRI in azienda legate ai rinvii dell'avvio ufficiale e alle modifiche della manualistica, incontri, tavoli di lavoro e contatti con Confindustria e contatti con la Segreteria Tecnica del Ministro dell'Ambiente per il completamento dell'iscrizione al sistema della Divisione Cargo, iscrizione al SISTRI azienda della sede Legale, analisi e individuazione delle soluzioni da un punto di vista tecnico e operativo per tutte le anomalie e problematiche riscontrate dalle realtà produttive aziendali sul sistema; aggiornamenti operativi sul sistema (tramite Assonime, Confindustria, ecc.) e relativa diffusione sul territorio.

La sicurezza dell'esercizio

Nel 2011 la frequenza degli incidenti "tipici UIC" è scesa a 5 eventi a fronte dei 7 registrati nel 2010. L'impegno aziendale per la sicurezza ha interessato diversi ambiti di intervento con azioni in campo tecnologico e organizzativo inserite nel Piano annuale della Sicurezza.

Con riferimento al Sistema di Gestione della Sicurezza dell'esercizio (SGSE), si segnala la prosecuzione delle attività di aggiornamento e miglioramento continuo del sistema, in coerenza con i principi nazionali e internazionali pertinenti. In questa ottica, tenuto conto dei ritorni di esperienza, sono state modificate e integrate alcune procedure del SGSE per renderle più adeguate ai cambiamenti organizzativi intervenuti nel tempo.

Il 30 novembre 2011 è stato aggiornato il Certificato di Sicurezza di parte A e di parte B, conseguito nel marzo 2011, per effettuare traffico merci e passeggeri sull'infrastruttura ferroviaria nazionale (IFN). Inoltre, in dicembre è stata aggiornata la parte B del Certificato di Sicurezza sull'infrastruttura ferroviaria francese (conseguito nel 2010) per la sezione in territorio francese della linea Cuneo – Breil – Ventimiglia, ai fini dell'effettuazione di servizi di trasporto passeggeri.

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

La sicurezza a bordo treno

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

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

INVESTIMENTI

Il piano investimenti, contenuto nel Piano di Impresa di Trenitalia, esprime impegni nel periodo 2012-2016 pari a circa 4.739 milioni di euro.

Le contabilizzazioni di tali impegni non comprendono le capitalizzazioni della manutenzione ciclica. Nell'arco di piano gli investimenti in portafoglio, composto da circa 400 progetti, prevedono capitalizzazioni per ciascun anno, pari a:

- 2012 942 milioni di euro;
- 2013 1.033 milioni di euro;
- 2014 766 milioni di euro;
- 2015 1.025 milioni di euro;
- 2016 923 milioni di euro.

oltre al 2016, sulla base della pianificazione attuale rimangono da contabilizzare circa 49 milioni di euro.

Gli impegni di Piano per quanto riguarda la Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale, comprendono 1,5 miliardi di euro per l'acquisto dei nuovi convogli Alta Velocità, circa 130 milioni per ultimare la ristrutturazione carrozze Intercity, 62 milioni di euro per i nuovi livelli di servizio degli attuali treni AV. Il valore complessivo dei progetti della Divisione del Trasporto Regionale è pari a 1.961 milioni di euro, tali progetti si riferiscono, principalmente, agli impegni che Trenitalia ha assunto con la sottoscrizione dei contratti di servizio con le Regioni italiane. Tra gli investimenti per il trasporto regionale ci sono 720 milioni di euro per l'acquisto dei nuovi complessi elettrici, 160 milioni di euro per convogli a trazione diesel, circa 430 milioni di euro per le carrozze Doppio Piano e 120 milioni di euro per le locomotive E464.

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

Tutto il piano investimenti di Trenitalia è in autofinanziamento e può essere coperto con il cash-flow operativo senza dover aumentare la strutturale componente di debito a medio-lungo termine.

Contabilizzazioni 2011

L'ammontare delle contabilizzazioni relative agli investimenti effettuati nel 2011 è pari a circa 861 milioni di euro il cui dettaglio, confrontato con gli analoghi valori del 2010, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2011	2010	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto(*)	294	195	99	34%
Revamping	95	78	17	18%
Materiale Rotabile	389	273	116	30%
Tecnologie di bordo	33	114	(81)	-242%
Impianti & Altro	28	50	(22)	-81%
Sviluppo	0,1	0,6	(0,5)	-376%
Informatica	62	46	17	27%
TOTALE	512	483	29	6%
Manutenzione 2° livello	349	315	33	10%

(*) nelle contabilizzazioni della tipologia Acquisto sono inseriti 125,7 M€ relativi ad anticipi così ripartiti:
 - 61,6 M€ Acquisto nuovi convogli AV;
 - 31,1 M€ Acquisto Carrozze Doppio Piano;
 - 33,0 M€ Acquisto loco E464.

Rispetto all'anno 2010, si evidenziano maggiori contabilizzazioni principalmente negli investimenti in materiale rotabile e informatica, compensate parzialmente dalle minori contabilizzazioni nelle Tecnologie di bordo.

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

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2011	2010	Variazioni	
			Assolute	%
DPN-I	147	129	18	12%
DPR	296	192	104	35%
CARGO	6	10	(4)	-72%
DT	44	130	(86)	-197%
DSI	4	10	(6)	-152%
STAFF	15	12	3	20%
TOTALE	512	483	29	6%
Manutenzione 2° livello	349	315	33	10%

Divisione Passeggeri Nazionali e Internazionali

Nella Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale, gli investimenti hanno riguardato per circa 62 milioni di euro, come da anticipi contrattuali, l'acquisto dei nuovi elettrotreni serie "1000", treni ultramoderni e rispettosi dell'ambiente che saranno in grado di viaggiare sulla rete ferroviaria a 360 Km/h.

E' stato autorizzato ed avviato il progetto di ristrutturazione dei convogli AV, con la riqualificazione estetica e funzionale degli allestimenti interni, secondo il nuovo modello di offerta basato su 4 (quattro) nuovi livelli di servizio, l'importo contabilizzato è pari a circa 9 milioni di euro.

L'ingresso in esercizio dei nuovi convogli AV, a partire dal 2015, comporta inoltre la riorganizzazione e il potenziamento dei siti necessari per lo svolgimento di tutte le attività di manutenzione di primo livello sui nuovi materiali. Con tale obiettivo sono stati avviati gli interventi di riorganizzazione dell'impianto di Milano Martesana e di adeguamento dell'OMC di Vicenza per la manutenzione della flotta AV.

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

Sono stati contabilizzati circa 13 milioni di euro per le attività relative all'implementazione dei servizi di informazione e internet a bordo attraverso la diffusione all'interno di ciascuna carrozza di un segnale di connessione di rete via etere tramite l'installazione di hot spot WI-FI.

Proseguono le attività di ristrutturazione delle carrozze e delle loco per l'offerta relativa ai treni "Frecciabianca" che circolano su linee tradizionali e collegano centri di medie e grandi dimensioni al di fuori della rete Alta Velocità, le contabilizzazioni nel 2011 sono pari a circa 9 milioni di euro.

Divisione Trasporto Regionale

Nell'ambito del trasporto regionale, di concerto con le Regioni e sulla base degli impegni assunti con i contratti di servizio, si sta realizzando un'offerta basata su tre differenti segmenti di materiale rotabile: "metropolitano" nei nodi ferroviari principali, "media distanza" fra città capoluogo, "diffuso" per servizi a carattere locale.

Nel corso dell'anno è stato autorizzato l'acquisto di nuovi complessi elettrici, di nuovi complessi a trazione diesel ed è stata esercitata l'opzione di acquisto per ulteriori 50 locomotive leggere E464 per le quali sono stati pagati anticipi contrattuali per circa 32 milioni di euro. Le commesse di acquisto delle locomotive E464 hanno contabilizzato circa 130 milioni di euro.

E' in corso inoltre la commessa relativa all'ampliamento della flotta dei convogli a due piani con l'acquisto di altre 350 carrozze Doppio Piano che ha registrato contabilizzazioni relativi ad anticipi per 29 milioni di euro.

Proseguono le attività di ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato, con l'obiettivo di migliorare gli allestimenti interni e installare nuovi sistemi di climatizzazione. Prosegue la trasformazione di 30 carrozze UIC-X in Semipilota IR per garantire la piena reversibilità dei convogli adibiti al trasporto regionale e il face-lift di circa 1.300 carrozze Media Distanza finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza.

Gli interventi relativi agli impianti della Divisione Regionale riguardano l'adeguamento dell'attuale configurazione al nuovo sistema di manutenzione a "treno completo". Con questo obiettivo è stato autorizzato

il potenziamento del reticolo manutentivo della Regione Liguria secondo il nuovo modello organizzativo che prevede, come già evidenziato, interventi a treno completo, con riduzione delle attività di manovra e formazione treno e l'impiego di squadre polifunzionali abilitate alle operazioni necessarie in impianto e in stazione.

Divisione Cargo

Nel Trasporto Merci sono in corso le attività relative al processo di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità. La progressiva logica di segmentazione dei settori di business serviti ha comportato la necessaria specializzazione del materiale rotabile, tale intervento induce, necessariamente, ad una ulteriore progressiva specializzazione degli impianti industriali rispetto al "prodotto" a cui il materiale rotabile fa riferimento. In via non secondaria è stata perseguita anche il processo di ottimizzazione del reticolo manutentivo attraverso il piano di potenziamento e di ristrutturazione tecnologica degli impianti industriali. Nel corso dell'anno è stato autorizzato l'intervento per adeguare l'attuale configurazione dell'impianto di Torino al nuovo sistema di manutenzione a "treno completo". Gli altri investimenti hanno riguardato principalmente IMC ETR Napoli, IMC Milano Greco, IMC OMAV Roma San Lorenzo, OGR Foggia, IDP Milano Fiorenza, IMC Milano Martesana, OGR Osmannoro.

Altri investimenti

Per quanto riguarda le tecnologie di bordo, nel corso del 2011 sono stati contabilizzati 33 milioni di euro e sono state completate tutte le installazioni relative alle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno); proseguono le attività di adeguamento STB (Sistema Tecnologico di Bordo) per il completamento dell'attrezzaggio dei rotabili con le apparecchiature CAB RADIO e DIS (Scatola Nera). Sono in fase di completamento le installazioni relative alle apparecchiature del Sistema di Supporto alla Condotta – SSC BL3.

Nell'ambito degli investimenti ITC continuano gli interventi finalizzati al miglioramento del fronte-end verso i clienti dove è stata avviata la prima fase di PICO (Piattaforma Commerciale) destinata alle Frecce. Di PICO è stata avviata la fase due il cui completamento è previsto per la fine del 2012 attraverso la quale verranno definitivamente abbandonati i precedenti sistemi di vendita sia della media lunga distanza, sia del trasporto Regionale. Sono stati inoltre avviati nuovi progetti finalizzati al Customer Relation Management.

Sempre nel 2011 ha visto l'avvio della sostituzione del parco Self Service della Divisione Passeggeri. Sono stati poi rinnovati il parco macchine di tutte le biglietterie Trenitalia.

Nel corso del 2011 si è avviato e concluso la prima fase del progetto finalizzato alla sostituzione del sistema informativo merci.

Sul versante della produzione si sono messi in esercizio i primi interventi di razionalizzazione dell'intera piattaforma di produzione, di questa piattaforma fa parte il sistema di Crew Management che ha avuto il suo avvio in forma progressiva e sperimentale su alcuni siti produttivi. La sua massiva estensione ed utilizzo avviata nei primi mesi del 2011 avrà importanti ricadute sui livelli di efficacia e di efficienza dei processi di

condotta e scorta nel loro complesso. Nel corso del 2011 è proseguito il progetto relativo allo sviluppo della piattaforma "palmare" per dotare il personale di bordo di uno strumento che permetta la verifica e la regolarizzazione dei titoli di viaggio.

Infine, proseguono i progetti per lo **Sviluppo** con le attività relative ai simulatori di guida, Sistemi di Diagnostica Innovativa, Aerodinamica Profili AV e Interazione Ruota-Rotaia.

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	70	52
Nazionale ed Internazionale	7	44
Regionale	63	8
Cargo	-	-
Carrozze/Carri	-	1.614
Nazionale ed Internazionale		
• ES* City	-	156
• Notte	-	-
Regionale		
• Piano Ribassato	-	77
• Vivalto	-	-
• MD Media Distanza	-	67
• UIC-X Semipilota	-	17
• Mezzi Leggeri	-	-
Cargo		
• Carri	-	1.297
Convogli	-	17
Nazionale ed Internazionale		
• Frecciarossa (ETR 500)	-	4
Regionale		
• Treni TAF	-	13

La flotta Trenitalia

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuate nel corso del 2011, risulta così composta:

Categoria	Descrizione	Unità
Trainante	Locomotive Elettriche	1.606
Trainante	Locomotive Diesel	209
Totale trainante		1.815
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	967
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	677
Totale mezzi leggeri		1.644
Complessi	TAF	99
Complessi	Treni Minuetto	204
Complessi	Elettrotreni	114
	di cui ETR 500 AV	55
Totale complessi		417
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	673
Totale manovra		673
Trainato	Carrozze Viaggiatori	6.951
Trainato	Carri	28.493
Trainato	Carri e veicoli auto	112
Trainato	Altro	40
Totale trainato		35.596

FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, significativi rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società nel breve periodo, oltre quelli che saranno menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale della Società e pertanto riflessi nel budget 2012 della società. Gli effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con la regioni avranno eventuali riflessi sui periodi successivi al 2014 e non sono al momento prevedibili e vanno considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul mercato in regime di libero mercato. Su tale specifico rischio la società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia dei suoi investimenti.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

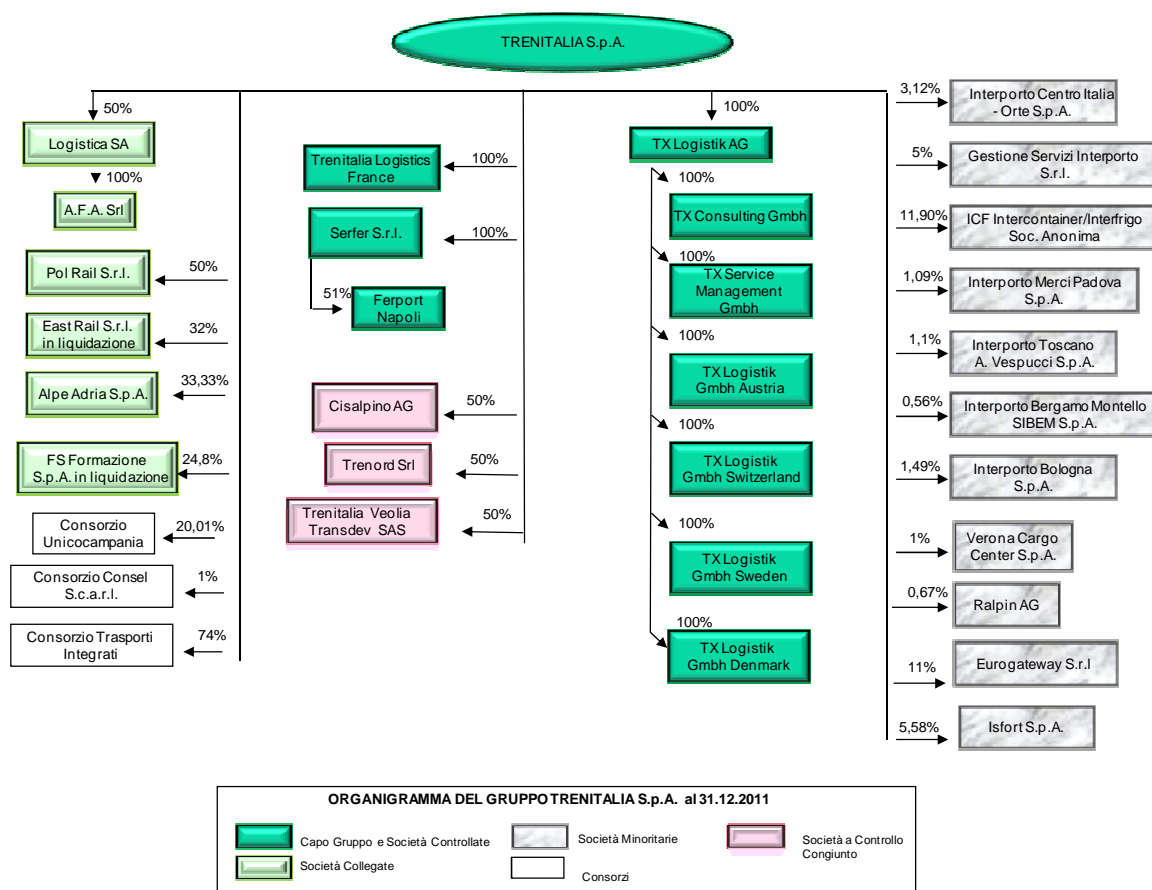
Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche 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 più razionale allocazione degli *asset* all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio *core business* dotando le stesse degli asset che sono ritenuti essenziali per il corretto esercizio delle loro attività industriali. Tale obiettivo si è al momento concretizzato attraverso alcune operazioni di scissione di cui la società ha dato atto nei precedenti suoi esercizi. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

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

IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2011 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2011 il portafoglio partecipativo di Trenitalia ha subito le seguenti variazioni:

- In data 24 marzo è stato portato a compimento il controllo totalitario del pacchetto azionario della società tedesca TX Logistik AG, rafforzando con tale operazione la presenza italiana nel mercato ferroviario tedesco ed europeo. In relazione quindi all'esecuzione dell'accordo con gli Old shareholders di Tx Logistik si è provveduto alla corresponsione in due tranches dell'importo complessivo di Euro 81.534.501 volto al perfezionamento del trasferimento a beneficio di Trenitalia dei titoli rappresentativi dell'ulteriore 49% del capitale sociale della controllata.
- In data 3 maggio si è perfezionato il conferimento del ramo d'Azienda Trenitalia-Direzione Regionale Lombardia alla società Trenord Srl, comprensivo della quota di partecipazione posseduta da Trenitalia in Tilo SA. Nel seguito viene riportata la situazione patrimoniale del ramo oggetto di conferimento con evidenza delle variazioni intervenute tra la data del 31 dicembre 2010, sulla cui base è stata redatta la perizia, e la data di efficacia del conferimento al 3 maggio 2011.

Importi in euro

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Valori di Conferimento al 3 maggio 2011	Perizia 31 dicembre 2010	Variazioni
Immobilizzazioni Immateriali	833.896	1.013.756	(179.860)
Immobilizzazioni in corso ed acconti	826.845	-	826.845
Immobilizzazioni Immateriali	1.660.741	1.013.756	646.985
Materiale Rotabile e Impianti industriali	94.210.062	97.270.707	(3.060.645)
Attrezzatura industriale e commerciale	14.584.379	15.929.445	(1.345.066)
Altre Immobilizzazioni Materiali	376.874	520.140	(143.266)
Immobilizzazioni in corso su Materiale Rotabile	2.808.704	-	2.808.704
Immobilizzazioni Materiali	111.980.019	113.720.292	(1.740.273)
Immobilizzazioni Finanziarie	1.052.808	1.072.557	(19.749)
Rimanenze	9.901.416	9.498.067	403.349
Crediti	345.878	339.325	6.553
TOTALE ATTIVITA'	124.940.862	125.643.997	(703.135)
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
Fondi per rischi e oneri	7.521.088	5.685.745	1.835.343
Trattamento fine rapporto lavoro subordinato	63.065.097	64.833.000	(1.767.903)
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	4.546.016	3.305.044	1.240.972
Debiti finanziari	22.750.000	22.750.000	-
Debiti verso altri	15.171.350	12.919.108	2.252.242
DEBITI	42.467.366	38.974.152	3.493.214
TOTALE PASSIVITA'	113.053.551	109.492.897	3.560.654
PATRIMONIO NETTO	11.887.311	16.151.130	(4.263.819)

- In data 25 luglio Trenitalia ha acquisito il 50% della società di diritto francese Trenitalia Veolia Transdev S.a.s. mediante versamento di 19 mila euro; successivamente in data 27 luglio si è proceduto alla sottoscrizione di aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei soci per la quota di competenza pari a 731,5 mila euro.
- In data 13 dicembre 2011 è avvenuta la liquidazione definitiva del Consorzio Acquario.
- In data 22 dicembre è avvenuta la liquidazione definitiva della società Artesia S.a.s che ha comportato un provento finanziario di 285 mila euro, come previsto nel piano di riparto.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2011 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Cisalpino AG, Trenord S.r.l. e Trenitalia Veolia Transdev S.a.s

SERFER S.r.l.

	<i>(Importi in €/000)</i>	
	2011	2010
Ricavi operativi	56.125	48.854
Costi	(52.600)	(44.335)
Margine Operativo lordo	3.525	4.519
Ammortamenti	(1.142)	(1.276)
Sval e perdite (riprese) di valore	(49)	(261)
Acc.ti per rischi ed oneri	(350)	(420)
Risultato operativo	1.984	2.562
Proventi ed Oneri Finanziari	(286)	(550)
Risultato prima delle imposte	1.698	2.012
Imposte sul reddito	(1.685)	(1.744)
Risultato netto	13	268

La società opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di movimentazione, trazione ferroviaria, manutenzione materiale rotabile. L'esercizio 2011 ha fatto registrare un incremento dei ricavi operativi di circa il 14,9% grazie ad un importante incremento nei volumi di traffico, sia nel comparto trazione che in quello manovra ferroviaria.

In particolare, per quel che riguarda l'attività di Impresa Ferroviaria, si segnalano ampliamenti sia nei traffici effettuati in collaborazione con TX Logistik AG che con Trenitalia, consolidando ulteriormente i traffici sulle relazioni internazionali e sulle direttrici di traffico interessanti i porti. Positivi riscontri emergono anche dalle maggiori prestazioni rese nell'ambito dei servizi di "autostrada viaggiante".

L'incremento dei ricavi operativi riflette l'aumento delle attività di manutenzione mezzi di locomozione realizzato nei siti manutentivi di Trenitalia e nella nuova officina di Udine, divenuta completamente operativa nell'esercizio.

Relativamente ai costi, è da segnalare un importante incremento nel costo del lavoro dovuto, principalmente, all'aumento delle risorse impiegate per far fronte alle nuove attività avviate. Rilievo peculiare va invece attribuito al pesante impatto negativo causato dall'aumento del prezzo del gasolio.

L'espansione dell'attività sopra descritta, consente di consolidare i positivi risultati già conseguiti nell'esercizio precedente a livello di margine industriale. Il MOL scontando gli effetti di cui sopra è in diminuzione rispetto al valore dell'esercizio precedente; stessa cosa per il Risultato Operativo che flette pur in presenza di minori ammortamenti, svalutazioni ed accantonamenti. Il saldo della gestione finanziaria, pur restando negativo, migliora poiché nel passato esercizio includeva la svalutazione della partecipazione nella controllata Ferport Napoli S.r.l. in liquidazione, operata per euro 245 mila.

TX Logistik AG

(Importi in €/000)

	2011	2010
Ricavi operativi	173.579	137.647
Costi	(167.997)	(127.645)
Margine Operativo lordo	5.582	10.002
Ammortamenti	(666)	(640)
Sval e perdite (riprese) di valore	91	(155)
Risultato operativo	5.007	9.207
Proventi ed Oneri Finanziari	126	259
Risultato prima delle imposte	5.133	9.466
Imposte sul reddito	(2.379)	(3.191)
Risultato netto	2.754	6.275

La società opera nel settore della logistica internazionale con particolare specializzazione nell'ambito del trasporto ferroviario. Le più importanti relazioni interessano l'asse di interscambio "Nord-Sud", composto prevalentemente dai trasporti effettuati tra le seguenti aree geografiche europee: Svizzera, Austria, Germania, Danimarca, Svezia e il Benelux. L'anno 2011 ha mostrato un significativo rallentamento delle economie dei mercati europei soprattutto nell'ultimo trimestre: in questo clima economico difficile TX Logistik è stata in grado di crescere notevolmente riportando risultati positivi, nonostante l'aumento significativo dei prezzi per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria tedesca. Il risultato netto del 2011 è stato positivo di 2,8 milioni di euro; si segnala un incremento dei ricavi operativi del 26,1% nonostante i citati effetti della crisi economica che ha interessato i settori nei quali opera la Società (auto, acciaio e intermodale). Per le ragioni esposte i costi hanno subito un incremento più che proporzionale (+31,6%) con un effetto sul Margine Operativo Lordo che è passato da 10,0 milioni di euro nel 2010 a 5,6 milioni di euro nel 2011. Il Risultato Operativo della gestione ordinaria della Società è stato pari a 5,1 milioni di euro registrando un calo di 4,2 milioni di euro rispetto al risultato del precedente esercizio.

La capacità dell'azienda di offrire al mercato un servizio di alta qualità del trasporto merci per ferrovia offre una grande opportunità per il futuro, opportunità che potrebbe derivare dal rapido aumento dei costi di carburante nel settore degli autotrasporti.

Cisalpino AG

(importi in €/000)

	2011	2010
Ricavi operativi	28.149	22.987
Costi	(5.139)	(9.129)
Margine Operativo lordo	23.010	13.858
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(13.323)	(9.052)
Risultato operativo	9.687	4.806
Proventi ed Oneri Finanziari	(7.884)	(2.618)
Risultato prima delle imposte	1.803	2.188
Imposte sul reddito	(551)	(440)
Risultato netto	1.252	1.748

La società chiude l'esercizio con un risultato netto positivo di 1,2 milioni di euro. Nel corso dell'esercizio 2011 con la consegna degli ultimi 3 rotabili si è ultimato il piano di acquisto dei 14 rotabili (ETR 610) a valere del contratto di fornitura con Alstom. Tale aspetto ha determinato un incremento sia dei ricavi operativi nella componente noleggio sia degli ammortamenti. La società ha, inoltre, proseguito nel processo di riduzione dei costi di gestione conseguente alla mutata attività assunta dalla società, a partire dalla fine del 2009, come impresa di noleggio del materiale rotabile in proprietà a favore dei due soci. La gestione finanziaria risulta in peggioramento rispetto al 2010 che, invece, aveva beneficiato in modo significativo dei proventi da differenza cambi rivenienti dal rilevante apprezzamento del franco svizzero.

Trenord S.r.l.

(importi in €/000)

	2011	2010
Ricavi operativi	666.083	628.159
Costi	(624.931)	(612.591)
Margine Operativo lordo	41.152	15.568
Amm./svalutaz./acc.ti	(15.830)	(2.762)
Saldo proventi/oneri diversi	(3.883)	(543)
Risultato operativo	21.439	12.262
Saldo gestione finanziaria	(2.861)	(281)
Saldo gestione straordinaria	6.250	(759)
Imposte sul reddito	(16.373)	(11.013)
Risultato netto	8.454	209

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

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

Trenord fa viaggiare oltre 650.000 persone al giorno su una rete di circa 1900 km distribuita sul territorio lombardo, che tocca 425 stazioni su 37 direttrici di riferimento, 2200 corse a giorno effettuate da oltre 380 treni.

Nel corso del 2011 Trenord, grazie soprattutto ai risultati raggiunti già a partire dal 2010 in termini di sicurezza, puntualità, qualità del servizio e della comunicazione, per il 2011 ha rafforzato il proprio programma d'esercizio passando da 35,1 a 37,6 mln di treni km con un incremento di circa il 7% del servizio offerto. In crescita anche i viaggiatori trasportati che passano da 4,5 a 4,7 mln di passeggeri km, con un incremento del 4%: chiaro segnale che la partnership, fortemente voluta da Trenitalia, FNM e Regione Lombardia, sta dando i frutti sperati in termini di crescita produttiva e di qualità del servizio reso.

Nel 2011 la società registra un Risultato Netto positivo di 8,4 milioni di euro con un margine operativo lordo pari a 41,2 milioni di euro, mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 21,4 mln di euro dopo aver detratto ammortamenti e svalutazioni per 14,9 mln di euro e aver accantonato rischi per possibili penali comminabili da clienti per 0,9 milioni di euro.

Trenitalia Veolia Transdev S.a.s.

(importi in €/000)

	2011
Ricavi operativi	1.307
Costi	(3.103)
Margine Operativo lordo	(1.797)
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(13)
Risultato operativo	(1.810)
Proventi ed Oneri Finanziari	-
Risultato prima delle imposte	(1.810)
Imposte sul reddito	(2)
Risultato netto	(1.812)

La società è stata costituita dopo il via libera della Commissione europea alla creazione di una società comune per le prestazioni dei servizi di trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, nata dalla partnership tra Trenitalia e l'operatore privato francese Veolia Transport. La società ha come missione lo svolgimento del traffico notturno tra Francia e Italia e il futuro sviluppo della concorrenza sulle linee ad alta velocità in Francia. La società punta a sfidare la concorrenza dell'aereo facendo leva sulla convenienza, sul confort, sulla qualità

dei servizi, sulla comodità di partire ed arrivare in centro città: dalla centralissima Gare de Lyon a Milano Centrale fino a Venezia Santa Lucia.

La società chiude il primo esercizio con una perdita di 1,8 milioni di euro. Il risultato negativo non è rappresentativo delle effettive prospettive di redditività della società non essendo entrata ancora a pieno regime e tenuto conto che la società è divenuta operativa, con i primi servizi sulle rotte Parigi-Venezia e Venezia-Parigi, a dicembre 2011.

AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2011 Trenitalia S.p.A. non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio azioni proprie e/o della società controllante, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

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

- Il procedimento penale n. 78261/2007 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma, aperto inizialmente contro ignoti, trae origine dalle denunce presentate da alcuni lavoratori dopo una serie di incidenti, nei quali sono rimasti coinvolti viaggiatori e/o dipendenti, avvenuti per il presunto malfunzionamento dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte. La Procura della Repubblica, rilevando che gli elementi acquisiti portavano a ritenere infondata la notizia di reato e che comunque non apparivano idonei a sostenere l'accusa in giudizio, presentò, nel febbraio 2010, richiesta di archiviazione del procedimento. Il Giudice per le indagini preliminari, a seguito dell'opposizione alla richiesta di archiviazione proposta dai denunciati, ha invece disposto la prosecuzione delle indagini preliminari.
- In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R. - pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca - per l'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 - che causò un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane e ingenti danni a beni sia di terzi che di Società del Gruppo FS Italiane - si rappresenta che con le udienze del 2, 3 e 4 novembre 2011 si è concluso l'incidente probatorio relativo alla perizia sui quesiti formulati dal GIP alla precedente udienza del 7 marzo 2011.

Concluso l'incidente probatorio, sono proseguiti gli atti di indagine, da parte degli inquirenti, che riguardano 38 indagati, tra i quali risultano, oltre ai dipendenti della "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH - Officina Jungenthal Waggon GmbH" e della "Cima Riparazioni Spa", anche dirigenti delle Società RFI, Trenitalia, FS Logistica, nonché gli Amministratori Delegati delle predette Società e di Ferrovie dello Stato Italiane.

Risultano inoltre tuttora sottoposte a indagine anche le stesse Società FS Italiane, nonché RFI, Trenitalia e FS Logistica, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH" della "GATX Rail Germania GmbH" e a "Cima Riparazioni Spa", ai sensi del D. Lgs. 231/01 che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Alle persone fisiche indagate, sono stati contestati, tra gli altri, i reati di omicidio, lesioni e disastro ferroviario colposo e, in taluni casi, violazioni al d.lgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Alle società coinvolte è stata contestata la violazione degli artt. 5 ("Responsabilità dell'ente") e 25 septies ("Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro") del richiamato d.lgs. 231/2001.

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

- Il procedimento penale n. 11126/2011 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma nei confronti dell'AD di Trenitalia S.p.A. per presunta "turbata libertà d'incanto" (art. 353 c.p.) trae origine da una denuncia presentata da un fornitore a seguito dell'iniziativa adottate dalla Società (risoluzione dei contratti e degli accordi quadro, nonché esclusione dalle offerte di gara) dopo l'accertamento di gravi inadempienze da parte dello stesso fornitore nella gestione della pulizia dei convogli ferroviari.
- Procedimento penale 52371/10 rgnr – 34445/11 Rge GIP Tribunale di Napoli - Il giudizio abbreviato si è concluso con la condanna di un ex dipendente mentre gli altri due che hanno optato per il giudizio abbreviato sono stati assolti. L'udienza per il processo principale (nei confronti degli altri imputati) si terrà in data 3 ottobre 2012.
- Il procedimento penale n. 4222/2010 RGNR Mod.21, Procura della Repubblica di Firenze relativo "ai delitti di associazione a delinquere, corruzione, turbativa d'asta ed altro " risulta a carico di rappresentanti e dipendenti di alcune imprese che si sono aggiudicate appalti di fornitura di materiale e/o di attività di riparazione e revisione di apparati installati sui rotabili di Trenitalia S.p.A., nonché dipendenti di Trenitalia.
- Procedimento istruttorio dell'AGCM n. A436: Arenaways – ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto. Questo procedimento istruttorio è stato avviato dall'AGCM nel mese di dicembre 2010 per accertare un presunto abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e RFI S.p.A. ai danni di Arenaways S.p.A., impresa ferroviaria che intende operare sulla linea Torino-Milano, effettuando un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri con fermate intermedie. Nel mese di Settembre 2011, il procedimento è stato esteso soggettivamente nei confronti di Trenitalia S.p.A., contestando: (1) una rappresentazione non corretta all'ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari dell'impatto dei nuovi servizi di Arenaways S.p.A. sul contratto di servizio pubblico stipulato con la Regione Piemonte; (ii) una condotta dilatoria nel corso del procedimento condotto dall'organismo di regolazione; (iii) un aumento artificioso dell'offerta di servizio sulle tratte di riferimento. Allo stato attuale del procedimento ogni previsione sull'esito del procedimento appare prematura.

Decreto Legislativo n. 231/2001

Nel 2011 l'Organismo di Vigilanza della Società ha svolto l'attività di vigilanza sull'osservanza e l'efficacia del "Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società" mediante l'analisi e il monitoraggio dei flussi informativi trasmessi dalle strutture societarie e dei risultati delle verifiche svolte presso le aree considerate a rischio reato.

Il processo di aggiornamento del Modello, finalizzato all'adeguamento dello stesso a seguito dei mutamenti organizzativi e dei nuovi reati presupposto introdotti dal legislatore, è in fase conclusiva e si prevede l'emissione del Modello aggiornato entro i primi mesi dell'anno 2012.

Il Modello aggiornato recepirà le novità normative introdotte dal legislatore dal 2008, tra cui anche *l'articolo 25 undecies* del D. Lgs 231/2001 "Reati Ambientali", introdotto dal Decreto Legislativo 121/2011 ed entrato in vigore il 16 agosto 2011.

In seguito all'approvazione del Modello aggiornato da parte del Consiglio di Amministrazione, verrà avviato un programma di formazione indirizzato al personale operante nelle attività esposte al rischio di commissione reati di cui al Decreto 231/2001.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter del Codice Civile

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo, pur risentendo ancora del mancato incasso di alcune risorse del MEF a valere sulle prestazioni rese da Trenitalia per i Contratti di Servizio con lo Stato (Media e lunga percorrenza, Cargo e Regioni a Statuto Speciale) sia per l'esercizio 2009, sia per l'esercizio 2010 pur dovendo registrare, negli ultimi mesi del 2011 un elevato sforzo dello Stato nel definire le sue posizioni di debito verso la società. Analogamente allo Stato vanno segnalati alcuni ritardi negli incassi provenienti da alcune regioni italiane. Il rispetto dei pagamenti da parte dello Stato e delle Regioni avrebbe consentito alla Società di migliorare la sua generazione di cassa operativa e ulteriormente contenere gli oneri finanziari.

La società sta realizzando un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009, tale piano dovrà portare la società ad avere tutti i suoi settori di business in grado di generare risultati positivi o non incidere negativamente sulla contribuzione di quelli a maggior valore.

I risultati raggiunti nel 2011, considerando l'aleatorietà del mercato prevista per il 2012, le operazioni di ristrutturazione del settore cargo e del servizio Universale passeggeri ed anche dell'arrivo sul mercato di nuovi operatori del servizio AV, potrebbero subire una flessione, pur mantenendosi sempre positivi. È opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta per la società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal CDA di Trenitalia nel mese di settembre 2009, ed in parte già realizzate, permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità. Gli investimenti sul settore del mercato non porranno alla società problemi di sostenimento degli impegni assunti essendo tali settori in grado di produrre la sufficiente liquidità atta a sostenere il necessario flusso finanziario dell'investimento.

Gli impegni di investimento assunti in ossequio ai contratti di servizio sottoscritti con le Regioni Italiane sono strettamente correlati al rispetto delle condizioni contrattuali da parte delle Regioni tra cui i livelli di corrispettivi definiti. Qualora tali impegni non fossero rispettati verrebbe a crearsi un livello di squilibrio delle condizioni sulle quali tali investimenti sono stati definiti e sui quali si è valutata la sostenibilità economica. Il venir meno degli impegni assunti dalle Regioni, seppur protetti da regolari contratti di diritto privato, potrebbero arrecare pregiudizio anche all'equilibrio economico immediato della società. Le modifiche introdotte con il DL 98/2011 circa il non possibile rinnovo dei contratti di servizio alla loro naturale scadenza potrebbe comportare la revisione degli impegni di investimento che la società ha assunto all'atto della sottoscrizione dei contratti di servizio.

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

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

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2011, evidenzia un utile netto di euro 156.369.196, che si propone di destinare come segue:

- euro 7.818.460 a Riserva Legale
- euro 148.550.736 a Riserva di Utili/(Perdite) Portati a Nuovo.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Bilancio di esercizio: prospetti contabili e note esplicative

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2011	31.12.2010
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	8.810.719.419	8.931.572.244
Attività immateriali	(7)	82.269.556	104.670.535
Attività per imposte anticipate	(8)	65.754.793	54.479.805
Partecipazioni	(9)	195.599.602	161.057.990
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	23.202.578	452.578
Altre attività non correnti	(11)	107.768.880	108.468.190
Totale attività non correnti		9.285.314.827	9.360.701.342
Rimanenze	(12)	654.657.540	660.320.189
Crediti commerciali correnti	(13)	1.683.656.476	2.272.773.388
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	703.072	42.660.559
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	607.842.314	32.547.308
Crediti tributari	(15)	177.477	601.909
Altre attività correnti	(11)	48.582.446	129.684.447
Totale attività correnti		2.995.619.325	3.138.587.800
Totale attività		12.280.934.152	12.499.289.142
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(16)	1.654.464.000	1.654.464.000
Riserva di valutazione	(16)(17)	(177.863.830)	(134.778.946)
Riserva da prima adozione IAS	(16)	(281.438.528)	(281.438.528)
Altre riserve	(16)	181.719.463	178.066.387
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	43.258.235	(26.150.201)
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	156.369.196	73.061.513
Totale Patrimonio Netto		1.576.508.537	1.463.224.224
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(18)	5.450.733.334	5.534.066.667
TFR e altri benefici ai dipendenti	(19)	987.527.469	1.087.559.231
Fondi rischi e oneri	(20)	392.362.145	441.467.113
Passività per imposte differite	(8)	156.921.578	164.410.945
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(21)	242.070.198	194.034.117
Altre passività non correnti	(22)	69.798.818	(0)
Totale passività non correnti		7.299.413.542	7.421.538.073
Finanziamenti a breve termine	(18)	61.453.071	135.807.444
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	(18)	85.159.898	85.215.748
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(20)	6.584.024	7.103.442
Debiti commerciali correnti	(23)	1.782.477.063	1.812.497.184
Debiti per imposte sul reddito	(24)	17.681.203	198.457
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(21)	916.667.020	684.606.344
Altre passività correnti	(22)	534.989.795	889.098.226
Totale passività correnti		3.405.012.074	3.614.526.845
Totale passività		10.704.425.616	11.036.064.918
Totale patrimonio netto e passività		12.280.934.152	12.499.289.142

Conto economico

(Euro)	Note	2011	2010
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(25)	5.406.383.291	5.318.874.100
Altri proventi	(26)	309.920.569	404.870.717
Totale ricavi		5.716.303.860	5.723.744.816
Costi operativi			
Costo del personale	(27)	2.074.422.254	2.184.217.100
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(28)	418.746.387	420.735.084
Costi per servizi	(29)	1.997.925.559	2.006.610.445
Costi per godimento beni di terzi	(30)	161.141.671	164.796.507
Altri costi operativi	(31)	26.251.538	30.678.722
Costi per lavori interni capitalizzati	(32)	(372.661.801)	(354.154.582)
Totale costi		4.305.825.608	4.452.883.276
Ammortamenti	(33)	859.556.972	847.725.267
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(34)	35.294.282	60.165.797
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari		33.063.829	55.694.967
Rettifiche e riprese di valore su crediti		2.230.453	4.470.829
Accantonamenti per rischi e oneri	(35)	19.381.102	21.036.872
Risultato operativo		496.245.896	341.933.605
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(36) (38)	13.538.463	36.760.129
Oneri finanziari	(37) (38)	247.153.387	226.794.498
Risultato prima delle imposte		262.630.971	151.899.236
Imposte sul reddito	(39)	106.261.775	78.837.723
Risultato del periodo delle attività continuative		156.369.196	73.061.513
Risultato netto d'esercizio		156.369.196	73.061.513

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	2011	2010
Risultato netto del periodo		156.369.196	73.061.513
Altre componenti di conto economico complessivo			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)(17)	(40.999.955)	(51.311.352)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)(17)	(18.528.060)	41.075.394
Effetto fiscale	(16)(17)	16.443.131	2.969.561
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(43.084.884)	(7.266.397)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		113.284.312	65.795.116

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio Netto											
(Euro)	Capitale sociale	Riserve							Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Totale
		<i>Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge</i>	<i>Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti</i>	Riserve di Valutazione	Riserva da prima adozione IAS	<i>Riserva legale</i>	<i>Riserve diverse</i>	Altre Riserve			
Saldo al 31 dicembre 2009	1.654.464.000	(106.427.844)	(21.084.705)	(127.512.549)	(281.438.528)	0	177.084.324	177.084.324	(41.589.920)	16.421.781	1.397.429.107
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente						982.063		982.063	15.439.718	(16.421.781)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:											
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura dei flussi finanziari		(51.311.352)		(51.311.352)							(51.311.352)
Utile (perdite) relativi a benefici attuariali			41.075.394	41.075.394							41.075.394
Effetto fiscale		14.110.622	(11.141.061)	2.969.561							2.969.561
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>		(37.200.730)	29.934.333	(7.266.397)							(7.266.397)
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>										73.061.513	73.061.513
Saldo al 31 dicembre 2010	1.654.464.000	(143.628.574)	8.849.628	(134.778.946)	(281.438.528)	982.063	177.084.324	178.066.387	(26.150.202)	73.061.513	1.463.224.224
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente						3.653.076		3.653.076	69.408.437	(73.061.513)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:											
Quota efficace delle variazioni di FV della copertura dei flussi finanziari		(40.999.955)		(40.999.955)							(40.999.955)
Utile (perdite) relativi a benefici attuariali			(18.528.060)	(18.528.060)							(18.528.060)
Effetto fiscale		11.274.988	5.168.143	16.443.131							16.443.131
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>		(29.724.967)	(13.359.917)	(43.084.884)							(43.084.884)
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>										156.369.196	156.369.196
Saldo al 31 dicembre 2011	1.654.464.000	(173.353.541)	(4.510.289)	(177.863.830)	(281.438.528)	4.635.139	177.084.324	181.719.463	43.258.235	156.369.196	1.576.508.537

Rendiconto finanziario

	<i>(importi in migliaia di euro)</i>	
	2011	2010
Risultato netto d'esercizio	156.369	73.062
Ammortamenti	859.557	847.723
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	33.064	55.540
Accantonamenti per rischi e oneri	19.381	21.037
(Plus)/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(22.194)	(14.296)
Ricavi non monetari	-	(31.305)
Variazione delle rimanenze	5.663	44.264
Variazione dei crediti commerciali	589.117	(215.031)
Variazione delle altre attività	70.251	77.768
Variazione dei debiti commerciali	(30.020)	(74.714)
Variazione delle altre passività	(275.512)	315.111
Pagamento benefici ai dipendenti	(162.890)	(158.802)
Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività operativa	1.242.786	940.357
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(32.651)	(41.557)
Contributi in conto impianti	203	13.209
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(828.639)	(780.477)
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	132.247	19.059
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	1.666	-
Variazione crediti e altre attività finanziarie	(14.635)	(191.996)
Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività di investimento	(741.809)	(981.762)
Finanziamenti a medio lungo termine rimborsati	(83.333)	-
Finanziamenti a medio lungo termine accessi	-	-
Variazione dei finanziamenti e passività finanziarie a breve	(74.501)	93.886
Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività di finanziamento	(157.834)	93.886
Disponibilità liquide inizio periodo	(632.727)	(685.208)
Disponibilità liquide fine periodo	(289.584)	(632.727)
C/C Intersocietario	(897.426)	(665.274)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	607.842	32.547

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. Premessa

Il bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 (di seguito anche il "bilancio civilistico") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Trenitalia SpA 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.

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dal paragrafo 10 dello IAS 27, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1 ed inoltre non sono presenti strumenti rappresentativi di debito o di capitale quotati in un mercato regolamentato.

La società ha predisposto dunque il presente bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 in conformità agli IFRS a titolo volontario.

2. Società

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

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

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

Gli Amministratori in data 4 Aprile 2012 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2011 e, da tale data, viene messo a disposizione dell'Azionista nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data 14 maggio 2012, entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile, e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 4 Aprile 2012, data di approvazione del Consiglio di Amministrazione.

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

3. Criteri di redazione del bilancio

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

Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "International Financial Reporting Standards", tutti gli International Accounting Standards (IAS), tutte le interpretazioni dell'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), precedentemente denominate Standing Interpretations Committee (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 4 aprile 2012, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

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

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

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

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

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

4. Principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile.

La vita utile stimata dalla Società per le diverse categorie di immobilizzazioni materiali è la seguente:

Materiale rotabile

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

Terreni e fabbricati

- Terreni patrimoniali	-
- Terreni strumentali	-
- Fabbricati industriali e costruzioni leggere	2%

Impianti industriali

- Impianti di officina	5%
------------------------	----

Attrezzatura industriale

- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%
- Macchinari e attrezzatura	10%
- Mezzi di carico	10%
- Impianti di comunicazione	25%

Altri beni

- Autoveicoli	20% - 25%
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Telefoni cellulari	20%
- Impianti specifici	12%
- Impianti generici	8%
- Attrezzatura varia e minuta	12%
- Apparecchiatura sanitaria	12,5%
- Migliorie su beni di terzi	20%

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.

Attività immateriali

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

(a) Concessioni, licenze e marchi

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

I costi delle licenze software inclusivi delle spese sostenute per rendere il software pronto per l'utilizzo sono ammortizzati a quote costanti in 5 anni.

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 commercializzabile.

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.

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

Aliquote

Costi di sviluppo	20%
Software	20%

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

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

Partecipazioni in controllate, collegate e a controllo congiunto

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

Strumenti finanziari

Crediti e debiti

I crediti sono iscritti inizialmente al valore equo (fair value) che, generalmente, coincide con il valore nominale. Successivamente sono valutati al costo ammortizzato e ridotti, in caso di perdite di valore, al loro presumibile valore di realizzo mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. In tal caso il ripristino di valore è iscritto nel

conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

In particolare le perdite su crediti 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 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 costo ammortizzato.

I debiti commerciali e gli altri debiti 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 effettivo di interesse.

I crediti e debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

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

I finanziamenti 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 effettivo di interesse. 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 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 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.

Gli acquisti e le vendite dei finanziamenti sono contabilizzati alla data di negoziazione dell'operazione e sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie, per cui esiste l'intenzione e la capacità da parte della Società di mantenerle sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39, e le passività finanziarie sono iscritte al costo, quando la Società diviene parte nelle clausole contrattuali dello strumento, rappresentato dal fair value del corrispettivo iniziale, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il tasso di interesse effettivo.

Le attività e passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene rischi e benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

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.

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al fair value dello strumento derivato è

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

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del fair value

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

Di seguito si riporta la classificazione dei 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 variabili osservabili su mercati attivi;

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

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

Rimanenze

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

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

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

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

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

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

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

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

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

complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite. Il TFR comprende anche il Fondo Indennità di buona uscita 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 (carta di libera circolazione). La carta di libera di circolazione (CLC), costituisce un "defined benefit plan" per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari eseguiti dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcune fasce di servizio o servizi accessori.

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 la 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 capitale

I contributi pubblici in conto capitale si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici alla Società per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale 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 a conto economico a riduzione della voce di costo a cui si riferiscono.

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione dell'avviamento. Le imposte anticipate, incluse quelle relative alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

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

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

Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate

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

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

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

sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo fair value, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a conto economico.

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

Principi contabili di recente emissione

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

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2011, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno della società alla data della presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri.

- Modifiche allo IAS 32 – "Classificazione delle emissioni di diritti", al fine di disciplinare la contabilizzazione dell'emissione di diritti denominati in valuta diversa da quella funzionale dell'emittente;
- Modifiche all'IFRIC 14 – "Pagamenti anticipati relativi a una previsione di contribuzione minima", che consente alle società che versano anticipatamente una contribuzione minima dovuta di riconoscerla come attività;
- Modifiche all'IFRIC 19 – "Estinzione di passività finanziarie con strumenti rappresentativi di capitale", che fornisce le linee guida circa la rilevazione dell'estinzione di una passività finanziaria attraverso l'emissione di strumenti di capitale.

Principi contabili non ancora applicabili in quanto non omologati dall'Unione Europea

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio contabile IFRS 9 – "Strumenti finanziari", che sostituirà lo IAS 39 – "Strumenti Finanziari: rilevazione e valutazione". Questa prima pubblicazione riguarda la classificazione degli strumenti finanziari ed è inserita in un progetto articolato in tre fasi che riguarderanno rispettivamente le modalità di determinazione dell'impairment di attività finanziarie e le modalità di applicazione dell'hedge accounting. L'emissione del nuovo principio, che ha l'obiettivo di semplificare e ridurre la complessità della contabilizzazione degli strumenti finanziari, prevede la classificazione degli strumenti finanziari in tre categorie da definirsi in base al modello di business utilizzato, alle caratteristiche contrattuali e ai relativi flussi di cassa degli strumenti in questione.

In data 19 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato un'integrazione all'IFRS 9 che, al fine di normalizzare gli effetti relativi alla volatilità che sorge dalla decisione di valorizzare le passività finanziarie al relativo fair value, disciplina di rilevare le variazioni in oggetto nel prospetto del conto economico complessivo, senza impatti sul risultato netto del periodo rappresentato nel prospetto di conto economico.

In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni integrative, applicabile per i periodi contabili che avranno inizio il o dopo il 1° luglio 2011. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare la comprensione delle transazioni di trasferimento (derecognition) delle attività finanziarie, inclusa la comprensione dei possibili effetti derivanti da qualsiasi rischio rimasto in capo all'impresa che ha trasferito tali attività. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul bilancio separato della società.

In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo IAS 12 – Imposte sul reddito, applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2012, che chiarisce la determinazione delle imposte differite sugli investimenti immobiliari valutati al fair value. Tale modifica introduce la presunzione che le imposte differite relative agli investimenti immobiliari valutati al fair value (IAS 40) devono essere determinate tenendo conto che il valore contabile di tale attività sarà recuperato attraverso la vendita. Conseguentemente a tale emendamento il SIC-21 – Imposte sul reddito – Recuperabilità di un'attività non ammortizzabile rivalutata non sarà più applicabile. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 10 – Bilancio che sostituirà il SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo) e parti dello IAS 27 – Bilancio consolidato e separato che sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio muove dai principi esistenti, individuando nel concetto di controllo il fattore determinante ai fini del consolidamento di una società nel bilancio consolidato della controllante. Esso fornisce, inoltre, una guida per determinare l'esistenza del controllo laddove sia difficile da accertare. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre Imprese, applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013, che disciplina le informazioni aggiuntive da fornire su ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle su imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio IFRS 13 – Misurazione del fair value, applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013, che chiarisce le modalità di determinazione del fair value ai fini del bilancio e si applica a tutti i principi IFRS che richiedono o permettono la misurazione del fair value o la presentazione di informazioni basate sul fair value. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 1 – Presentazione del bilancio, applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012, che disciplina il raggruppamento di tutti i componenti presentati tra gli Altri utili/(perdite) complessivi a seconda che esse possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico.

Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per la società.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti, è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dal 1° gennaio 2013, che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo la presentazione nella situazione patrimoniale e finanziaria del deficit o surplus del fondo nella sua interezza, ed

il riconoscimento separato nel conto economico delle componenti di costo legate alla prestazione lavorativa e gli oneri finanziari netti, e l'iscrizione degli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione in ogni esercizio della passività e attività tra gli Altri utili/(perdite) complessivi. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle stesse. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio. La società sta valutando gli impatti derivanti dall'applicazione della modifica.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio, applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32. Dall'adozione di tale principio non sono previsti effetti significativi per la società.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative. L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti dei contratti di compensazione delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013 e periodi intermedi successivi a tale data. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo. Si ritiene che l'adozione di tale versione rivista non comporterà alcun effetto significativo sul bilancio della società.

Uso di stime e valutazioni

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

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

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

i) Riduzione di valore delle attività

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

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

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

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

iii) Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esisto 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 inputs direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle

passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti fair value ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

5. Gestione dei rischi finanziari e operativi

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

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

Rischio di credito

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

La Società ha emesso una procedura organizzativa 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:

	31.12.2011	31.12.2010
Crediti commerciali correnti	1.903.240	2.469.146
Altre attività correnti	49.577	132.391
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.203	453
Altre attività non correnti	107.769	108.469
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	607.842	32.547
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	703	42.661
Totale esposizione al lordo del fondo svalutazione	2.692.334	2.785.667

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

	31.12.2011	31.12.2010
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.062.229	1.644.452
Clienti ordinari	431.549	380.317
Altri creditori	196.615	189.531
Totale esposizione al lordo del fondo svalutazione	1.690.393	2.214.300

La tipologia dei clienti della Società, nella sostanza, è in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali il MEF e le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di insolvenza del creditore attraverso l'adozione di idonee coperture fideiussorie ad eccezione dei grandi clienti Cargo per i quali viene specificatamente valutato l'eventuale rischio specifico. 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 2011 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti:

	31.12.2011					Totale
	Scaduti da					
	A scadere	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	52%	25%	5%	18%	0%	100%
Clienti ordinari	72%	19%	6%	3%	0%	100%
Altri creditori	94%	3%	3%	0%	0%	100%
Totale						100%

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 nella relazione sulla gestione la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato i quali non sono incassati nei tempi dovuti. La seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato 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 ha a disposizione linee di credito messe a disposizione dalla Capogruppo e da primari Istituti di Credito per far fronte a esigenze di liquidità.

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

31 dicembre 2011	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	2.244.055	2.241.667	41.667	41.667	83.333	983.125	1.091.875
Debiti verso società del Gruppo	3.373.724	4.189.826	897.426	0	600.000	784.600	1.907.800
Debiti Commerciali	1.782.477	1.782.477	1.782.477	0	0	0	0
	7.400.256	8.213.970	2.721.570	41.667	683.333	1.767.725	2.999.675
Passività Finanziarie derivate							
Derivati su tassi di interesse e cambi	259.266	262.609	29.911	40.825	85.161	102.291	4.422
	259.266	262.609	29.911	40.825	85.161	102.291	4.422

31 dicembre 2011	Totale Valore Contabile	Entro 12 mesi	1 - 5 anni	oltre 5 anni
Passività Finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	2.244.055	85.722	1.067.458	1.091.875
Debiti verso società del Gruppo	3.373.724	81.324	1.384.600	1.907.800
Debiti Commerciali	1.782.477	1.782.477	0	0
	7.400.256	1.949.523	2.452.058	2.999.675
Passività Finanziarie derivate				
Derivati su tassi di interesse e cambi	259.266	0	259.266	0
	259.266	0	259.266	0

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

Rischio di mercato

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

Rischio di tasso d'interesse

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

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

- copertura fino al 50% del debito a medio/lungo termine attraverso strumenti derivati plain vanilla su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;

- continuo monitoraggio del restante 50% al fine di cogliere ulteriori opportunità di copertura sul breve periodo;
- Ad oggi l'intero debito residuo è stato coperto con operazioni a breve termine con scadenze tra lo stesso 2012 ed il 2013. Si sono già avviate operazioni di ricopertura, di questa porzione di debito, con scadenze ricomprese tra il 2014 e il 2016 per una quota del 70% del debito le cui coperture sono in scadenza nei prossimi due anni.

L'obiettivo della complessiva strategia è la limitazione delle variazioni di flussi di cassa relativi a operazioni di finanziamento in essere (Cash Flow Hedging).

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

	Saldo contabile	Valore nozionale	Quota corrente valore nozionale	Quota valore nozionale con scadenza tra		
				1 e 2 anni	3 - 5 anni	oltre 5 anni
- tasso variabile	5.535.893	5.534.067	83.333	683.333	1.767.725	2.999.675
- tasso fisso						
Saldo al 31 dicembre 2011	5.535.893	5.534.067	83.333	683.333	1.767.725	2.999.675

	31.12.2011	31.12.2010
<i>Prima della copertura con strumenti derivati</i>		
- tasso variabile	100%	100%
- tasso fisso	0%	0%
<i>Dopo la copertura con strumenti derivati</i>		
- tasso variabile	0%	14%
- tasso variabile protetto	54%	40%
- tasso fisso	46%	46%

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 2011:

Variazione	Shift +50 bps	Shift - 50bps
Interessi debito a tasso variabile	25.962	(25.962)
Net cash flow da operazioni di copertura	(14.554)	15.881
Totale	11.408	(10.080)

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 2011 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

Variazione	Shift + 50 bps	Shift - 50bps
Fair Value derivati di copertura	71.865	(76.189)
Totale	71.865	(76.189)

Rischio di cambio

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

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 2011	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.203		
Altre attività non correnti	107.769		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	703		
Altre attività correnti	48.582		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.450.733	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)			242.070
Altre passività non correnti		69.799	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		146.613	
Debiti commerciali correnti		1.782.477	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		899.471	17.196
Altre passività correnti		534.990	
31 dicembre 2010	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	453		
Altre attività non correnti	83.483		
Crediti commerciali correnti	2.272.773		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	42.661		
Altre attività correnti	154.670		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.534.067	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)			194.034
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		221.023	
Debiti commerciali correnti		1.812.497	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		665.274	19.332
Altre passività correnti		889.101	

Altri fattori di rischio:

Rischi di business

Il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale è elemento determinante per la definizione del successo sul mercato del trasporto ferroviario. L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il confort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e del rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo la società ha avviato importanti azioni che gli possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: l'avvio del rinnovo della flotta a partire dal 2013, il potenziamento dell'offerta AV, la diversificazione dei livelli di servizio in luogo delle classi, i nuovi servizi dei Frecciarossa (WiFi, servizi multimediali, ecc) e la nuova piattaforma vendita via Web e sui canali tradizionali.

Il settore "mercato", a partire dal 2012, sarà anche interessato dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che andranno ad operare sulla componente più remunerativa del mercato stesso a detrimento delle attuali quote detenute dalla società.

I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale della Società e, pertanto, riflessi nel budget 2012. Gli effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con la regioni avranno eventuali riflessi sui periodi successivi al 2014 e non sono al momento prevedibili; gli stessi vanno considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul mercato in regime di libera concorrenza. Su tale specifico rischio la società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia dei suoi investimenti.

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

Per il 2012 i fondi che dovranno essere trasferiti dallo Stato alle Regioni per il finanziamento del trasporto su ferro sono stati, in una prima fase, significativamente ridotti e reintegrati parzialmente solo attraverso provvedimenti successivi e con una visibilità limitata al solo esercizio 2012. Gli accordi sottoscritti tra le regioni ed il Governo stabiliscono che per l'anno 2012 il concorso finanziario dello Stato per il Trasporto Pubblico Locale ferroviario sia pari a 1.600 milioni di euro di cui due terzi coperti dai fondi previsti dall'art 21, comma 3 del D.L. 98/2011 e per un terzo da fondi da destinare con successivi provvedimenti normativi che tengano conto anche degli effetti del "Patto per l'Efficientamento e la Razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale Italiano".

Il recente Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività" all'art. 25 ha inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto

Regionale. Questo decreto trova attuazione alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia, prevista, nella maggior parte dei casi, nel 2014. E' del tutto evidente come il nuovo scenario legislativo possa modificare, di conseguenza, gli impegni che la società aveva assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della società, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore Cargo. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia in generale che si trasforma in riduzione della produzione industriale e di conseguenza della domanda di trasporto a cui si contrappone però l'aumento dell'offerta sia su gomma che su ferro, con l'effetto che vengono offerti servizi anche sottocosto.

La politica della Società è, pertanto, quella del contenimento dei prezzi per i clienti unita alla razionalizzazione dell'offerta e dei costi e puntare sulle relazioni con maggiore impatto operativo anche se con margini limitati.

Rischi operativi

La Società opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso Officine Private. Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni casi pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna da parte della Società del rotabile. In altri casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

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

Rischi legali e contrattuali

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

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

Al riguardo si segnalano, in particolare: (i) le numerose vertenze promosse dalle ex ditte appaltatrici dei servizi di pulizie a seguito delle risoluzioni contrattuali decise dalla società in conseguenza delle gravi inadempienze rilevate nell'esecuzione degli appalti, (ii) un contenzioso promosso dall'impresa costruttrice dell'Impianto Dinamico Polifunzionale (IDP) di Napoli per contestazioni insorte durante la realizzazione dell'opera; (iii) alcune vertenze promosse da un'impresa costruttrice di materiale rotabile con riferimento a contestazioni sollevate dal Committente per ritardi o disservizi verificatisi nell'ambito delle forniture; (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.

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 2011 con le relative movimentazioni dell'esercizio. Nel corso del 2011 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	1.949.733	13.373.174	162.583	338.507	592.881	16.416.878
Ammortamenti e perdite di valore	(581.433)	(6.102.980)	(100.131)	(294.476)	(3.595)	(7.082.615)
Contributi	0	(394.563)	0	(759)	(7.368)	(402.690)
Consistenza al 31.12.2010	1.368.300	6.875.631	62.452	43.272	581.918	8.931.573
Investimenti		108		51	828.480	828.639
Passaggi in esercizio	27.072	538.034	4.932	44.023	(613.739)	322
Ammortamenti	(14.136)	(771.203)	(12.701)	(23.816)		(821.856)
Perdite di valore		(24.153)			(8.853)	(33.006)
Alienazioni e dismissioni		(279)	(16)			(295)
Altri movimenti	(23)	(101.577)	(2.018)	(4.870)	(3.009)	(111.497)
Variazione contributi		(3.888)		683	4.522	1.317
Altre riclassifiche	(312)	1.359	(165)	(1.857)	16.497	15.522
Totale variazioni	12.601	(361.599)	(9.968)	14.214	223.898	(120.854)
Costo storico	1.976.470	13.810.819	165.316	375.854	821.110	17.149.569
Ammortamenti e perdite di valore	(595.569)	(6.898.336)	(112.832)	(318.292)	(12.448)	(7.937.477)
Contributi	0	(398.451)	0	(76)	(2.846)	(401.373)
Consistenza al 31.12.2011	1.380.901	6.514.032	52.484	57.486	805.816	8.810.719

Le movimentazioni più significative dell'esercizio hanno riguardato:

- Investimenti pari a 828.639 mila euro relativi al materiale rotabile per 644.455 mila euro, altri investimenti in impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 58.419 mila euro ed agli incrementi degli acconti per acquisto materiale rotabile per 125.765 mila euro. In particolare per gli investimenti sul materiale rotabile si segnala l'acquisto di locomotive leggere E464, la ristrutturazione dei convogli AV, con la riqualificazione estetica e funzionale degli allestimenti interni, secondo il nuovo modello di offerta basato sui quattro nuovi livelli di servizio, l'installazione di tecnologie di bordo SCMT, SCC e SBT ed il proseguimento delle attività di ristrutturazione sulle carrozze a Piano ribassato finalizzato all'incremento del confort e ad adeguamenti normativi di sicurezza, nonché l'avvio di nuovi progetti nell'ambito della Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale per l'acquisto di nuovi elettrotreni serie "1000" che saranno in grado di viaggiare sulla rete ferroviaria a 360 Km/h. Si segnala inoltre che con l'ingresso in esercizio dei nuovi convogli AV, previsto a partire dal 2015, è stato necessario riorganizzare e potenziare i siti per lo svolgimento di tutte le attività di manutenzione di primo livello sui nuovi materiali. A tal fine sono stati avviati gli interventi di riorganizzazione dell'impianto di Milano Martesana e di adeguamento dell'OMC di

Vicenza; è stata, inoltre, avviata la costruzione del nuovo "IMC Torino Smistamento" al fine di riallocare le attività manutentive in un unico sito sia della Divisione Passeggeri Nazionale – Internazionale sia del Trasporto Regionale secondo criteri di efficienza.

- Passaggi in esercizio riguardanti in particolar modo l'entrata in esercizio di nuove locomotive E464 ed E403 (186 milioni di euro), ed interventi di manutenzioni incrementative (350 milioni di euro).
- Ammortamenti che evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali.
- Perdite di valore che evidenziano sia la svalutazione operata sul parco carrozze dedicate al Servizio Universale che a seguito della razionalizzazione di tale servizio con il nuovo orario 2011 sono risultate eccedenti e non più utilizzabili per altri servizi (24.153 mila euro), sia la svalutazione di lavori in corso (8.853 mila euro) a fronte di contratti risolti per i quali è stata richiesta l'escussione delle fidejussioni ricevute in garanzia.
- Altre variazioni pari a 111.497 mila euro riconducibili essenzialmente alla riduzione delle immobilizzazioni a seguito del conferimento del Ramo d'Azienda Direzione Regionale Lombardia alla partecipata Trenord, in data 3 maggio 2011.
- Riclassifiche pari a 15.522 mila euro dovute essenzialmente alla definizione ed allocazione di alcuni progetti da lavori in corso immateriali a materiali.

Si precisa che sul materiale rotabile permane, per un valore di 3.292.400 mila euro, la garanzia rilasciata a favore di Eurofima per i finanziamenti a medio lungo termine contratti per il tramite della Controllante Ferrovie dello Stato Italiane.

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	2011
Terreni	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	130.337
	189.978	181.215

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

imposte differite passive, fondo che viene rilasciato a conto economico in relazione alla ripresa a tassazione degli ammortamenti non deducibili.

7. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2011 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2011 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	12.464	371.891	35.110	419.465
Ammortamenti e perdite di valore	(9.968)	(302.414)	(26)	(312.408)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
Consistenza al 31.12.2010	537	69.049	35.084	104.670
Investimenti		398	32.253	32.651
Passaggi in esercizio	444	42.319	(43.085)	(322)
Ammortamenti	(299)	(37.402)		(37.701)
Perdite di valore				
Alienazioni e dismissioni				
Altri movimenti		(833)	(827)	(1.660)
Variazione contributi				
Altre riclassifiche	(5)	1.134	(16.497)	(15.368)
Totale variazioni	140	5.616	(28.156)	(22.400)
Costo storico	12.908	413.775	6.954	433.637
Ammortamenti e perdite di valore	(10.272)	(338.682)	(26)	(348.980)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
Consistenza al 31.12.2011	677	74.665	6.928	82.270

I movimenti dell'esercizio 2011 sia per "Investimenti" che per "Passaggi in esercizio" sono riconducibili essenzialmente al "Software" ed hanno riguardato gli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, alla razionalizzazione ed all'efficientamento dei canali di vendita. Si segnala l'avvio del progetto del nuovo sistema di "Customer Relationship Management" per offrire alla clientela un elevato livello di servizio in ottica multi-canale, sono in fase di avvio le attività relative alla "fase 2" sulla nuova piattaforma commerciale integrata "PICO" riguardante l'offerta sui "servizi base" e sul Trasporto Passeggeri Regionale.

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

Gli Altri movimenti evidenziano i valori delle immobilizzazioni cedute alla partecipata Trenord a seguito del conferimento del Ramo d'Azienda direzione Regionale Lombardia.

Le Altre riclassifiche evidenziano la definizione ed allocazione di alcuni progetti da lavori in corso immateriali a materiali.

Test di impairment per unità generatrici di flussi finanziari

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

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

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

I flussi di cassa, ai fini della valutazione dell'impairment test, sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento della stima desumibili dai piani industriali approvati dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia. 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).

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

CGU	Capitale investito netto 2011 (€/Mln)	Tasso di attualizzazione 2011 (WACC)	Capitale investito netto 2010 (€/Mln)	Tasso di attualizzazione 2010 (WACC)	Growth Rate
Passeggeri M/L percorrenza	2.945	7,1 %	3.260	7,3 %	2%
Passeggeri Regionale	4.149	7,1 %	4.098	7,3 %	2%
Cargo	578	9,0 %	448	9,0 %	2%
Totali	7.673		7.806		

Le analisi condotte non hanno evidenziato perdite di valore.

8. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti interscambiati nel 2011 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	31.12.2010	Incr.(decr.) con impatto a CE	Altri movimenti	31.12.2011
Attività per imposte anticipate				
- Valutazione strumenti finanziari	54.480		11.275	65.755
Totale	54.480		11.275	65.755
Passività per imposte differite				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	122.924	(819)		122.105
- TFR e altri benefici ai dipendenti	41.094	(1.524)	(5.168)	34.402
- Altre partite: Fondo Bonifiche	393	22		415
Totale	164.411	(2.321)	(5.168)	156.922
Saldo	109.931	(2.321)	(16.443)	91.167

Le imposte anticipate presentano un incremento di 11.275 mila euro rispetto all'esercizio precedente, da riferirsi alla valutazione a *fair value* delle operazioni di copertura dei rischi di variabilità dei tassi di interesse e di oscillazione dei cambi con imputazione a patrimonio netto.

Le passività per imposte differite sono pari a 156.922 mila euro e registrano un decremento di 7.489 mila euro. Tale decremento è dovuto essenzialmente alle imposte differite relative all'iscrizione della perdita

attuariale sui benefici ai dipendenti (TFR e CLC) con imputazione a patrimonio netto (5.168 mila euro), cui si somma il rilascio delle imposte differite, iscritte negli anni precedenti, relative principalmente alla valutazione attuariale dei benefici ai dipendenti (1.524 mila euro) e alla differenza di valore delle attività materiali (819 mila euro).

Le perdite fiscali non utilizzate ammontano a circa 1.569 milioni di euro, per le quali non sono state rilevate attività fiscali differite per circa 430 milioni di euro. Tali perdite sono confluite nel consolidato di Gruppo per l'adesione al consolidato fiscale nazionale. Si rileva inoltre che la Società non ha rilevato attività fiscali differite per circa 178 milioni di euro a fronte di rettifiche di FTA e fondi rischi accantonati in bilancio. Le attività fiscali differite in argomento non sono state rilevate in quanto non è stata ritenuta del tutto probabile la recuperabilità futura.

Si segnala inoltre che il valore delle imposte anticipate e differite è stato determinato applicando le aliquote del 27,5% per l'IRES e del 4,23% per l'IRAP (tenuto conto delle addizionali regionali).

9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2011 e 2010.

	Valori netti al 31.12.2011	Valori netti al 31.12.2010	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in			
Imprese controllate	98.535	98.535	6
Imprese a controllo congiunto	94.319	58.569	-
Imprese collegate	1.789	2.898	625
Altre imprese	957	1.056	3.467
	195.600	161.058	4.098

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

Da segnalare:

- l'incremento del valore della partecipazione in Trenord Srl dovuto alla sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale di 70 milioni di euro, aumento sottoscritto per la quota di competenza, mediante il conferimento di ramo d'Azienda. Sempre legato a tale operazione si evidenzia il trasferimento dell'intera partecipazione in TILO SA per 650 mila euro;
- l'acquisizione in data 25 luglio della partecipazione in Trenitalia Veolia Transdev S.a.s. per una quota del 50% mediante versamento di 19 mila euro; successivamente, in data 27 luglio si è proceduto alla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei soci, per la quota di competenza pari a 731,5 mila euro;
- la liquidazione definitiva, in data 22 dicembre 2011, della società Artesia S.a.s. Tale operazione ha comportato un provento finanziario di 285 mila euro;
- la liquidazione definitiva, in data 13 dicembre 2011, del Consorzio Acquario;
- l'allineamento del valore di alcune partecipazioni al loro Patrimonio Netto tenuto conto dei risultati negativi d'esercizio.

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

Sede		Capitale Sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2011	Patrimoni o netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2011 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate							
Serfer Srl (*)	Genova, Via Rolla 22r	5.000	90	8.621	8.621	7.088	(1.533)
TX Logistik AG	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85	286	2.754	24.132	24.132	91.409	67.277
Trenitalia Logistik France S.a.S.	Paris, 182 rue Lafayette	43	(12)	31	31	37	6
						98.535	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto							
Cisalpino AG (**)	Bern, Fabrikstrasse 35	133.679	1.252	193.023	96.512	55.509	(41.003)
Trenord S.r.l.	Milano, Via Pietro Paleocapa 6	76.120	7.688	79.039	39.520	38.060	(1.460)
Trenitalia Veolia Transdev S.a.s.	Paris, 15 rue des Sablons	1.500	(1.812)	(315)	(158)	750	908
						94.319	
Partecipazioni in imprese collegate							
Pol Rail Srl	Roma, Via Mantova 1	2.000	20	3.085	1.543	1.522	(21)
East Rail Srl in liquidazione	Trieste, Via Ghega 1	130	(9)	56	18	18	0
Alpe Adria SpA (***)	Trieste, Via S.Caterina da Siena 1	120	22	153	51	44	(7)
Logistica S.A.	Clichy la Garenne Cedex, Cap West 7/9	37	78	3.111	1.556	18	(1.538)
Artesia S.a.s. in liquidazione (****)	Paris, 24 rue de Londres	220	316	790	395	0	(395)
FS Formazione SpA in liquidazione(*****)	Roma, Pz. della Croce Rossa 1	637	(155)	752	186	187	1
						1.789	
TOTALE						194.643	

(*) bilancio principi contabili ITA

(**) cambio franco svizzero - medio 2011: 1,2276; al 31/12/2011: 1,2156

(***) dati riferiti a valori stimati

(****) dati riferiti al bilancio finale di liquidazione

(*****) dati riferiti al bilancio intermedio al 30/11/2011

Per la partecipazione in TX Logistik AG si precisa che la differenza positiva è da ritenersi pienamente recuperabile in quanto riflette la capacità reddituale della società stimata sul piano industriale della stessa a valere sui prossimi cinque anni. Anche per la partecipazione in Trenitalia Veolia Transdev S.a.s non si è proceduto all'adeguamento del valore in quanto il risultato di periodo non è rappresentativo delle effettive prospettive di redditività della società, non essendo entrata a pieno regime nell'esercizio 2011.

10. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

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

	31.12.2011		Valore contabile 31.12.2010		Differenze	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
	Attività finanziarie					
- Crediti per finanziamenti	23.203	703	453	42.661	22.750	(41.958)
	23.203	703	453	42.661	22.750	(41.958)

L'incremento registrato nelle attività finanziarie non correnti, pari a 22.750 mila euro, si riferisce al credito per il finanziamento concesso a Trenord S.r.l. nell'ambito del conferimento del ramo d'azienda Trenitalia. Detto finanziamento è concesso al tasso d'interesse fisso del 4,5%, scade il 31 dicembre 2020, gli interessi vengono regolati in rate semestrali a partire dal 20 giugno 2011 e il capitale verrà rimborsato, sempre in rate semestrali, a partire dal 30 giugno 2015.

Il decremento registrato dai crediti per finanziamenti correnti è determinato, principalmente, dalla chiusura nel corso del 2011 dei finanziamenti concessi a Trenord S.r.l. per un ammontare di 39.700 mila euro e a TX Logistik AG, per un valore di 2.040 mila euro. Al 31 dicembre 2011 l'importo è costituito essenzialmente dal credito per finanziamento concesso a Logistica SA pari a 700 mila euro (920 mila euro al 31 dicembre 2010).

La tabella seguente riassume i crediti per finanziamenti:

	Credito Residuo			
	31.12.2011		31.12.2010	
	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti
Verso Banche	453	-	453	-
Trenord Srl	22.750	3	-	39.700
TX Logistik AG	-	-	-	2.040
Logistica SA	-	700	-	921
Totale	23.203	703	453	42.661

11. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2011			31.12.2010			Differenze		
	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	23.003		23.003	25.421		25.421	(2.418)		(2.418)
Crediti per IVA verso controllante	127	84.185	84.312	127	82.823	82.950		1.362	1.362
Altri crediti per IVA	1		1	3		3	(2)		(2)
Debitori diversi e ratei/risconti	26.446	23.584	50.030	106.840	25.645	132.485	(80.394)	(2.061)	(82.455)
Totale	49.577	107.769	157.346	132.391	108.468	240.859	(82.814)	(699)	(83.513)
Fondo svalutazione	(995)		(995)	(2.707)		(2.707)	1.712		1.712
Totale netto fondo svalutazione	48.582	107.769	156.351	129.684	108.468	238.152	(81.102)	(699)	(81.801)

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

- crediti di natura non commerciale verso società del gruppo, pari a 23.003 mila euro, per un'informativa di dettaglio sulle operazioni con le stesse si rinvia al paragrafo sulle parti correlate;
- crediti per IVA verso la controllante, pari a 84.312 mila euro, che si incrementa per effetto degli interessi maturati sul credito verso Ferrovie dello Stato Italiane per l'IVA richiesta a rimborso all'Amministrazione Finanziaria;
- altri crediti, pari a 50.030 mila euro, che includono: crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti relativamente ai contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (26.675 mila euro, di cui 22.836 mila euro di quota non corrente e 3.839 mila euro di quota corrente), si segnala che per un confronto omogeneo è stato esposto analogamente anche il credito 2010; crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (4.742 mila euro); crediti verso il personale (4.937 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico regionale (2.847 mila euro); crediti per recupero imposte IVA su transazioni con altri paesi (7.076 mila euro) e altri crediti minori (3.753 mila euro).

La variazione in diminuzione delle Altre attività non correnti e correnti, pari a 83.513 mila euro è riconducibile essenzialmente alla variazione dei "Debitori diversi e ratei e risconti" (82.455 mila euro) e deriva essenzialmente dal rimborso, da parte dell'Agenzia delle Entrate, dell'imposta di registro (64.808 mila euro), versata alla sottoscrizione dell'atto di compravendita del Ramo d'Azienda Trenitalia e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 (c.d. Finanziaria 2001), il rimborso di tale imposta, richiesto in data 26 febbraio 2001 è avvenuto a settembre 2011; e dalla quota rimborsata nel 2011 (11.800 mila euro) del credito verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per i contributi relativi al progetto AFA.

Si precisa che il valore recuperabile dei crediti verso terzi è stato adeguato dal corrispondente fondo svalutazione crediti (995 mila euro).

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

	31.12.2011			31.12.2010			Differenze		
	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale	Correnti	Non Correnti	Totale
Nazionali	31.335	107.769	139.104	83.677	108.468	192.145	(52.342)	(699)	(53.041)
Paesi dell'area euro	14.843		14.843	39.637		39.637	(24.794)		(24.794)
Regno Unito	13		13	35		35	(22)		(22)
Altri paesi europei (UE non euro)	489		489	1.306		1.306	(817)		(817)
Altri paesi europei non UE	2.897		2.897	7.736		7.736	(4.839)		(4.839)
Totale	49.577	107.769	157.346	132.391	108.468	240.859	(82.814)	(699)	(83.513)

12. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	875.604	865.799	9.805
Fondo svalutazione	(223.220)	(210.218)	(13.002)
Valore netto	652.384	655.581	(3.197)
Cespiti radiati da alienare	15.709	32.149	(16.440)
Fondo svalutazione	(13.435)	(27.410)	13.975
Valore netto	2.274	4.739	(2.465)
Totale Rimanenze	654.658	660.320	(5.662)

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo rispetto all'esercizio precedente evidenziano un aumento di 9.805 mila euro. Tale aumento è riconducibile principalmente agli acquisti di nuovi componenti riparabili, il cui impiego è legato ad esigenze manutentive. A fronte dell'aumento delle rimanenze, il loro valore netto diminuisce a seguito dell'accantonamento di 13.002 effettuato al relativo Fondo svalutazione in funzione sia del piano di dismissione dei rotabili, sia dell'indice di rotazione delle scorte.

I cespiti radiati da alienare, al netto del relativo fondo, rappresentano il presumibile valore di realizzo dei rotabili recuperati all'esercizio ferroviario stimato dalle competenti strutture.

13. Crediti commerciali non correnti e correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2011			31.12.2010			Differenze		
	Correnti	Non Correnti	TOT.	Correnti	Non Correnti	TOT.	Correnti	Non Correnti	TOT.
Clienti ordinari	431.550		431.550	380.317		380.317	51.233		51.233
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	52.516		52.516	52.642		52.642	(126)		(126)
Ferrovie Estere	34.173		34.173	52.956		52.956	(18.783)		(18.783)
Ferrovie in concessione	9.133		9.133	5.859		5.859	3.274		3.274
Agenzie e altre aziende di trasporto	34.407		34.407	35.220		35.220	(813)		(813)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni	620.163		620.163	535.985		535.985	84.178		84.178
- Contratto di Servizio verso lo Stato	385.710		385.710	1.055.166		1.055.166	(669.456)		(669.456)
Crediti verso società del Gruppo	335.588		335.588	351.001		351.001	(15.413)		(15.413)
Totale	1.903.240		1.903.240	2.469.146		2.469.146	(565.906)		(565.906)
Fondo svalutazione	(219.584)		(219.584)	(196.373)		(196.373)	(23.211)		(23.211)
Totale netto fondo	1.683.656		1.683.656	2.272.773		2.272.773	(589.117)		(589.117)

Il decremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 589.117 mila euro, è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato:

- dell'incremento dei crediti verso le Regioni (84.178 mila euro) per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito dell'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi;
- del decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per il contratto di servizio pubblico per 669.456 mila euro, a seguito dell'incasso avvenuto a fine esercizio dei corrispettivi 2010 - 2011.

Si precisa che, escludendo il MEF e le Regioni, 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:

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Nazionali	1.850.040	2.398.300	(548.260)
Paesi dell'area euro	33.489	51.466	(17.977)
Regno Unito	56	91	(35)
Altri paesi europei (UE non euro)	6.505	10.774	(4.269)
Altri paesi europei non UE	10.996	8.381	2.615
Stati Uniti	204	0	204
Altri paesi	1.950	134	1.816
Totale	1.903.240	2.469.146	(565.906)

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

Fondo svalutazione crediti commerciali	31.12.2010	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	31.12.2011
Clienti ordinari					
- Clienti	28.642	2.850	(188)	8.108	39.412
- Clienti per irregolarità di viaggio	118.547	27.844	(10.860)		135.531
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	13.626		(25)	715	14.316
Ferrovie Estere	5.311			(4.178)	1.133
Ferrovie in concessione	6				6
Agenzie e altre aziende di trasporto	20.251		(947)	(54)	19.250
Crediti verso società del Gruppo	9.990	273	(327)		9.936
Totale	196.373	30.967	(12.347)	4.591	219.584

L'accantonamento del 2010 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (27.844 mila euro).

Anche gli utilizzi del fondo svalutazione crediti sono essenzialmente riferiti alle perdite su crediti per irregolarità di viaggio (10.860 mila euro).

14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Depositi bancari e postali	811	955	(144)
Assegni	2	2	0
Denaro e valori in cassa	37.577	31.590	5.987
Conti Correnti di tesoreria	569.452		569.452
Totale	607.842	32.547	575.295

L'incremento delle disponibilità liquide, pari a 575.295 mila euro, è principalmente correlato al saldo del conto corrente di Tesoreria Centrale dello stato intestato a Ferrovie dello Stato Italiane, in qualità di mandataria dell'incasso che accoglie la liquidazione, da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze, dei corrispettivi relativi ai Contratti di Servizio con le Regioni avvenuto a fine dicembre.

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

La voce "denaro e valori in cassa" rappresenta la quota parte di incassi delle biglietterie versata sui conti correnti bancari della Società entro il 31 dicembre 2011, ma che gli istituti di credito hanno accreditato con data operazione successiva.

15. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 177 mila euro, si decrementano rispetto all'esercizio precedente, di 424 mila euro. Tale riduzione è dovuta al trasferimento alla controllante di crediti di imposta per ritenute d'acconto nell'ambito del consolidato fiscale di gruppo.

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2010 e 2011 per le voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2011, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 3.308.928 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna, per un totale di 1.654.464 mila euro.

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

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti derivati di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni correlate che non si sono ancora manifestate. Tale Riserva al 31 dicembre 2011 presenta un saldo negativo pari a 173.354 mila euro, tale importo si è incrementato rispetto al 31 dicembre 2010 per un importo pari a 29.725 mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2011 la perdita attuariale è pari a 13.360 mila euro, rispetto all'utile attuariale del 31 dicembre 2010 pari a 29.934 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 2011 è pari a 4.635 mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile dell'esercizio 2010, pari a 3.653 mila euro.

Riserve diverse

Tale voce include la riserva di rivalutazione che è stata costituita nel 2008, ai sensi dell'art.15, commi 16 e 23 del Decreto Legge 185/2008 (DL c.d. Anti-Crisi), convertito in Legge n. 2 del 28 gennaio 2009 a seguito della rivalutazione di alcuni compendi di officina rivenienti dalla scissione FRE, sulla base dei plusvalori indicati in perizia. La rivalutazione, così come disposto al comma 18 del summenzionato Decreto, è stata costituita al netto del Fondo imposte differite ed ammonta al 31 dicembre 2011 a 177.084 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Gli Utili e (perdite) a nuovo si incrementano nell'esercizio 2011 per euro 69.408 mila euro, per effetto della destinazione dell'utile 2010, pari a 73.061 mila euro al netto della quota attribuita a Riserva Legale, pari a 3.653 mila euro.

Risultato del periodo

L'esercizio 2011 presenta un risultato netto positivo pari a 156.369 mila euro.

17. Altre componenti del conto economico complessivo (effetto fiscale)

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

Di seguito si rappresenta la loro movimentazione:

	31.12.2011			31.12.2010		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(41.000)	11.275	(29.725)	(51.311)	14.111	(37.200)
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(18.528)	5.168	(13.360)	41.075	(11.141)	29.934
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio	(59.528)	16.443	(43.085)	(10.236)	2.970	(7.266)

La riserva di cash flow hedge registra una variazione negativa di 41.000 mila euro, per effetto delle variazioni di fair value degli strumenti finanziari derivati detenuti in portafoglio, compensata da una variazione di segno positivo di 11.275 mila euro afferente alle corrispettive imposte differite attive generate.

La valutazione attuariale dei fondi per benefici ai dipendenti (fondi TFR e CLC) determina una variazione complessiva di segno negativo (pari 13.360 mila euro), relativa all'iscrizione di perdite attuariali per 18.528 mila euro e del corrispondente effetto fiscale, di segno opposto, pari a 5.168 mila euro.

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

	Valore Contabile		
Finanziamenti a medio/lungo termine	31.12.2011	31.12.2010	differenze
Finanziamenti da banche	2.158.333	2.241.667	(83.334)
Debiti verso soci per finanz.gruppo	3.292.400	3.292.400	-
Totale	5.450.733	5.534.067	(83.334)

Finanziamenti a breve termine	31.12.2011	31.12.2010	differenze
Finanziamenti da banche (breve termine)	-	-	-
Debiti v/soci per finanz.gruppo (breve termine)	61.453	135.807	(74.354)
Totale	61.453	135.807	(74.354)

Totale Finanziamenti	5.512.186	5.669.874	(157.688)
-----------------------------	------------------	------------------	------------------

Quota corrente dei finanziamenti a medio / lungo termine	31.12.2011	31.12.2010	differenze
Finanziamenti da banche (breve termine)	85.079	85.197	(118)
Debiti v/soci per finanz.gruppo (breve termine)	81	19	62
Totale	85.160	85.216	(56)

Totale	5.597.346	5.755.090	(157.744)
---------------	------------------	------------------	------------------

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine verso Controllante e Banche; la riduzione della quota a medio lungo termine è dovuta alla riclassifica a breve delle due quote capitale ciascuna pari a 41.667 mila euro che, a maggio e novembre 2012, verranno rimborsate relativamente al finanziamento bancario concesso dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi). La riduzione dei finanziamenti da banche è dovuta al rimborso di competenza dell'esercizio del finanziamento concesso dalla stessa banca per 83.334 mila euro.

La voce "Debiti v/soci per finanziamenti gruppo (a breve termine)", rispetto all'esercizio precedente, evidenzia un decremento dovuto, principalmente, al valore del tiraggio bancario di 130.000 mila euro chiuso nel 2011, parzialmente compensato dai nuovi finanziamenti a breve pari a 52.750 mila euro.

I ratei calcolati sui finanziamenti a medio/lungo termine verso banche e verso soci sono esposti nei finanziamenti a breve.

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

Data di scadenza	31.12.2011	31.12.2010
	Valore Nominale	Valore Nominale
05/09/2013	600.000	600.000
06/03/2015	165.300	165.300
08/06/2015	83.000	83.000
07/04/2016	310.000	310.000
15/06/2016	194.000	194.000
15/06/2016	32.300	32.300
27/12/2017	600.000	600.000
30/04/2018	325.000	325.000
28/12/2018	200.000	200.000
28/12/2018	200.000	200.000
28/12/2018	149.400	149.400
28/12/2018	62.700	62.700
13/12/2019	160.000	160.000
16/12/2019	183.000	183.000
30/06/2020	62.700	62.700
30/06/2020	47.400	47.400
30/03/2022	120.000	120.000
15/12/2022	586.667	640.000
15/12/2022	330.000	360.000
22/05/2024	122.200	122.200
15/12/2024	400.000	400.000
15/05/2026	190.000	190.000
15/05/2026	100.000	100.000
15/05/2026	116.000	116.000
30/03/2027	128.700	128.700
30/03/2027	65.700	65.700
Totale Finanziamenti	5.534.067	5.617.400

Si precisa che tutti i Finanziamenti sono stipulati in euro e sono regolati ad un tasso di interesse nominale pari all'indice Euribor a 6 mesi oltre allo spread.

19. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2011	31.12.2010
Valore attuale obbligazioni TFR	974.469	1.074.354
Valore attuale obbligazioni CLC	12.928	13.067
Totale valore attuale obbligazioni	987.397	1.087.421
Altri Benefici ai dipendenti	130	138
Totale TFR e altri benefici ai dipendenti	987.527	1.087.559

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti.

TFR	2011	2010
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.074.354	1.227.094
Interest cost (*)	44.469	45.919
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	18.793	(40.512)
Anticipi e utilizzi	(163.147)	(158.147)
Passività per TFR al 31 dicembre	974.469	1.074.354
CLC		
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	13.067	13.503
Service cost (**)	165	170
Interest cost (*)	636	613
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(265)	(562)
Anticipi e utilizzi	(676)	(657)
Passività per CLC al 31 dicembre	12.928	13.067

(*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 163.147 mila euro, è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, da anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti da o presso altre società del Gruppo. La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo di osservazione con il valore attuale atteso della prestazioni pagabili in futuro ricalcolato alla fine del periodo sulla base dell'effettivo collettivo risultante a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli utili/(perdite) attuariali.

Per il TFR questa voce ha generato, nell'esercizio corrente, perdite attuariali per 18.793 mila euro che si confrontano con l'utile attuariale del 2010 pari a 40.512 mila euro.

La carta di libera di circolazione (CLC), costituisce un "defined benefit plan" per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari eseguiti dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcuni prodotti o servizi accessori. Il valore attuale del beneficio è stato determinato mediante tecniche attuariali ed è pari a 12.928 mila euro. La CLC ha generato inoltre utili attuariali per un importo pari a 265 mila euro.

Gli altri benefici ai dipendenti, pari a 130 mila euro, 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:

	31.12.2011	31.12.2010
Tasso di attualizzazione TFR	4,05%	4,5%
Tasso di attualizzazione CLC	4,6%	5%
Tasso annuo incremento TFR	3%	3%
Tasso di inflazione	2%	2%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	2%	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.

20. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2011 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2010	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	31.12.2011
F.do ristrutturazione industriale	178.147		(49.951)	(99.402)	28.794
Altri fondi:					
Altri Fondi del Personale	129.595	112.643	(5.500)		236.738
F.do Oneri Officine:	18.852		(329)		18.523
<i>di cui quota a breve</i>	<i>7.103</i>		<i>(251)</i>	<i>(268)</i>	<i>6.584</i>
Fondo Rischi e Oneri	121.976	19.381	(22.879)	(3.588)	114.890
Totale non corrente e corrente	448.570	132.024	(78.659)	(102.990)	398.945

Il Fondo Ristrutturazione Industriale (28.794 mila euro) rileva la previsione di spesa necessaria per attuare le politiche di sostegno al reddito. Tale fondo trae origine dalla legge 449/97 ed i successivi accordi che hanno reso operativo il "Fondo bilaterale per il sostegno al reddito" che costituisce per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in assenza di ammortizzatori sociali tradizionali uno strumento fondamentale per la gestione dell'ulteriore fase di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale. Nel corso dell'esercizio 2011 è stato utilizzato per 49.951 mila euro a fronte dei versamenti effettuati all'INPS a copertura delle prestazioni erogate a favore del personale che ha avuto accesso alle prestazioni del fondo, mentre sempre per detto personale si è proceduto a riclassificare a debiti verso l'INPS l'importo di 99.402 mila euro pari alle prestazioni da erogare nei prossimi anni. Tale fondo è costituito in base a quanto previsto dal piano delle uscite definito nel Piano d'Impresa 2011 - 2015.

Gli altri fondi del Personale (236.738 mila euro) includono le competenze al personale da definire la cui quantificazione non risulta compiutamente definitiva. Per quanto attiene la movimentazione dell'anno si evidenzia l'accantonamento per 112.643 mila euro.

Il Fondo Oneri Officine (18.523 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio, si segnala che la quota a breve è pari a 6.584 mila euro.

Il Fondo Rischi e Oneri (114.890 mila euro) nel corso dell'esercizio 2011 è stato adeguato di 19.381 mila euro. Tale accantonamento è stato effettuato a fronte di:

- contenzioso del lavoro (11.971 mila euro) concernente gli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della società; in particolare, l'incremento è correlato all'entrata di nuovi contenziosi dell'esercizio in corso che riguardano le seguenti fattispecie: interposizione di personale, mansioni superiori, CFL e anzianità di servizio.
- possibili contestazioni da parte delle Regioni (5.094 mila euro) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati;
- vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi (2.316 mila euro), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società.

Tale fondo è stato utilizzato per 22.879 mila euro, riconducibile alla chiusura di un contenzioso con l'Agenzia delle Entrate (4.050 mila euro); alla chiusura del contenzioso con SNCF (900 mila euro); alle penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (5.553 mila euro); agli oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (8.077 mila euro) ed alle vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (4.299 mila euro).

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

	31.12.2011			31.12.2010			Differenze		
	Non correnti	Correnti	TOT.	Non correnti	Correnti	TOT.	Non correnti	Correnti	TOT.
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	242.070	17.196	259.266	194.034	19.332	213.366	48.036	(2.136)	45.900
Altre passività finanziarie		899.471	899.471	665.274	665.274			234.197	234.197
	242.070	916.667	1.158.737	194.034	684.606	878.640	48.036	232.061	280.097

Alla voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è riportato il valore complessivo delle operazioni di Interest Rate Swap e Interest Rate Collar, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, fair value, concluse dalla Società a copertura dei finanziamenti di medio/lungo termine, nonché, per un importo pari a 127 mila euro, il fair value relativo all'operazione di acquisto a termine di valuta a copertura di debiti in Yen.

Il fair value complessivo, pari a 259.266 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2011.

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

La voce "Altre passività finanziarie" riporta principalmente il saldo del c/c intersocietario, pari a 897.426 mila euro, che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un incremento pari a 232.152 mila euro. Nel corso dell'esercizio 2011, per coprire le maggiori esigenze di cassa, si è fatto ricorso alle linee di credito concesse da vari istituti di credito alla Capogruppo.

22. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività, che ammontano a 534.990 mila euro ed evidenziano un decremento di 354.111 mila euro, rispetto all'esercizio precedente, sono così composte:

	31.12.2011		31.12.2010		Differenze	
	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti	Correnti	Non correnti
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	122.741		139.941		(17.200)	
Debiti per IVA	64.890		62.478		2.413	
Altri debiti verso società del Gruppo	29.598		201.475		(171.877)	
Debiti per consolidato fiscale	16.930		0		16.930	
Altri debiti e ratei/risconti passivi	300.830	69.799	485.204		(184.374)	69.799
Totale	534.990	69.799	889.098		(354.108)	69.799

La voce "Debiti verso Istituti di Previdenza e di Sicurezza Sociale" accoglie il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, nonché i debiti per i prepensionamenti ai sensi della legge n. 141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS.

L'incremento dei "debiti per IVA", pari a 2.413 mila euro, è dovuto all'effetto differenziale tra l'aumento del debito IVA ad esigibilità differita sulle fatture emesse verso la Pubblica Amministrazione che diventa esigibile solo al momento dell'incasso (10.314 mila euro) e la riduzione del debito verso la Controllante nell'ambito della procedura IVA di Gruppo (7.901 mila euro).

I Debiti per consolidato fiscale si riferiscono al carico fiscale per IRES in applicazione dell'art. 84, commi 1 e 2 del TUIR che origina un debito nei confronti della Controllante pari a 16.930 mila euro.

Il decremento dei debiti verso società del gruppo (171.877 mila euro) è riconducibile essenzialmente all'estinzione del debito verso Trenord srl a seguito della chiusura dell'affitto del ramo d'azienda trasporto Regione Lombardia.

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

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

- debiti verso Fondo gestione bilaterale pari a 99.402 mila euro (di cui 48.564 mila euro oltre l'esercizio); tale voce accoglie i debiti verso l'INPS per prestazioni da erogare nei prossimi anni al personale che ha avuto accesso a detto fondo nell'esercizio 2011;
- debiti verso personale per competenze maturate e non liquidate per 151.763 mila euro;

- depositi cauzionali per 3.818 mila euro;
- debiti per ritenute alla fonte per IRPEF per 44.439 mila euro;
- risconti passivi per 38.148 mila euro.

I risconti passivi si sono decrementati, rispetto all'esercizio precedente, di 130.688 mila euro, soprattutto per effetto della maturazione della competenza economica di 108.918 mila euro, relativi all'incasso anticipato del corrispettivo erogato dal MEF nell'esercizio 2010 per i contratti di servizio delle Regioni di competenza dell'esercizio.

23. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
Debiti verso fornitori	781.665	709.582	72.083
Acconti commerciali	271	801	(531)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	1.000.541	1.102.114	(101.573)
Totale	1.782.477	1.812.497	(30.020)

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

L'incremento della voce "debiti verso fornitori", rispetto all'esercizio precedente, pari a 72.083 mila euro è imputabile alle ordinarie dinamiche dei debiti derivanti dai contratti sottoscritti per forniture e prestazioni di beni e servizi.

24. Debiti per imposte sul reddito

La voce è così dettagliata:

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
IRAP	17.681	198	17.483
Totale	17.681	198	17.483

Il debito per IRAP, pari a 17.681 mila euro, accoglie:

- il debito per IRAP dell'esercizio (6.218 mila euro) determinato dalla differenza tra l'IRAP dovuta nell'esercizio (86.366 mila euro) ed il recupero dei crediti per versamenti in acconto (80.148 mila euro);
- il debito per l'adesione al contraddittorio emesso dalla Direzione Regionale ai sensi dell'art. 5, comma 1-bis del decreto legislativo n. 218/1997 di 11.464 mila euro, per ulteriori dettagli si rinvia alla nota n.39.

Informativa sul Conto Economico

25. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	5.277.097	5.217.371	59.726
Ricavi da mercato	3.226.134	3.120.450	105.684
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.701.305</i>	<i>2.621.814</i>	<i>79.491</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>524.829</i>	<i>498.636</i>	<i>26.193</i>
Ricavi da Contratto di Servizio	2.050.964	2.096.921	(45.957)
<i>Contratto di Servizio Pub. e altri Contr</i>	<i>537.514</i>	<i>545.667</i>	<i>(8.153)</i>
<i>Ricavi da Regioni</i>	<i>1.513.450</i>	<i>1.551.254</i>	<i>(37.804)</i>
Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione	129.286	101.503	27.783
Totale	5.406.383	5.318.874	87.509

La voce ammonta a 5.406.383 mila euro e mostra un aumento rispetto all'esercizio precedente di 87.509 mila euro.

La variazione positiva dei ricavi da mercato per 105.684 mila euro è riconducibile a:

- l'incremento dei ricavi da prodotti del traffico viaggiatori per 79.491 mila euro (+3%) deriva dall'incremento sia del traffico a media e lunga percorrenza per 47.982 mila euro (+2,5%), sia del traffico regionale per 31.524 mila euro (+4,4%);
- il settore Cargo, pur in presenza di un mercato sfavorevole, ha registrato ricavi pari a 524.829 mila euro con un incremento pari a 26.193 mila euro (+ 5,3%).

I ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) evidenziano un decremento, rispetto all'esercizio 2010, di 45.957 mila euro; tale flessione è riferibile prevalentemente ai contratti con le regioni a Statuto Ordinario come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica che hanno portato ad una razionalizzazione dei servizi richiesti (-3,4%) e dall'altra all'aumento delle tariffe.

I Ricavi da Servizi alle Imprese Ferroviarie e Servizi accessori alla circolazione evidenziano una variazione in aumento, rispetto al precedente esercizio, pari a 27.783 mila euro, riconducibile essenzialmente ai maggiori proventi da noleggio di materiale rotabile, servizi di scorta, manovra e condotta erogati alla partecipata Trenord sulla base dei nuovi contratti stipulati con la stessa a seguito del conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia".

26. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	20.180	32.764	(12.584)
Canoni di locazione	19.710	31.666	(11.956)
Riaddebito oneri condominiali e IRE	10	2	8
Vendita spazi pubblicitari	460	1.096	(636)
Proventi Diversi	289.740	372.107	(82.367)
Totale	309.921	404.871	(94.950)

Gli Altri Ricavi registrano una riduzione complessiva di 94.950 mila euro rispetto all'esercizio 2010. Tra le variazioni più significative degli altri proventi si segnalano:

- nella Gestione Immobiliare la riduzione del canone d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" pari a 17.072 mila euro. Tale riduzione deriva dal fatto che il corrispettivo 2011 è riferito a circa 4 mesi, mentre nel 2010 lo stesso canone di affitto ha inciso per l'intero esercizio;
- Nei Proventi diversi minori riaddebiti a Trenord per 106.913 mila euro, a seguito del definitivo conferimento avvenuto lo scorso 3 maggio con conseguente trasferimento della titolarità dei contratti passivi;
- minori penali addebitate a fornitori e clienti per 38.118 mila euro;
- maggiori corrispettivi derivanti dall'adeguamento del valore delle Carte di Libera Circolazione utilizzate dalle Società del Gruppo (+41.996 mila euro);
- la plusvalenza pari a 18.854 mila euro derivante dal conferimento del ramo d'azienda "Trasporto Regionale Lombardia" a Trenord srl.

27. Costo del personale

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

	2011	2010	Variazioni
Personale a ruolo	2.016.859	2.119.091	(102.233)
Salari e stipendi	1.491.602	1.572.885	(81.283)
Oneri sociali	411.615	427.215	(15.601)
Altri costi del personale a ruolo	18.733	11.684	7.048
Trattamento di fine rapporto	94.909	105.747	(10.838)
Rival.indenn.di buona uscita	0	1.559	(1.559)
Personale Autonomo e Collaborazioni	199	158	41
Salari e stipendi	183	137	47
Oneri sociali	15	21	(6)
Altri costi	57.365	64.968	(7.603)
Totale	2.074.422	2.184.217	(109.795)

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.074.422 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 109.795 mila euro, riconducibile essenzialmente alla riduzione dell'organico medio passato da 40.925 unità, del 2010, a 37.662 unità del 2011.

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

Nel 2011 i costi relativi alle prestazioni aggiuntive/straordinario e i costi per le trasferte del personale a ruolo sono stati riclassificati dalla voce "Altri costi del personale a ruolo" a "Salari e stipendi". Al fine di rendere comparabili gli importi relativi all'esercizio 2011 con quelli relativi all'esercizio 2010 la stessa riclassifica è stata effettuata anche con riferimento ai valori dell'esercizio precedente per un ammontare pari a 82.990 mila euro.

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

PERSONALE	2011	2010	Variazione
Dirigenti	295	325	(30)
Quadri	4.370	4.837	(467)
Altro personale	32.997	35.763	(2.766)
TOTALE	37.662	40.925	(3.263)

28. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Materie prime e di consumo	340.370	337.721	2.649
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	68.524	74.233	(5.709)
Illuminazione e forza motrice	9.853	8.781	1.072
Totale	418.746	420.735	(1.989)

Le Materie prime e di consumo, pari a 340.370 mila euro, si riferiscono principalmente alle voci di seguito elencate:

- per 315.500 mila euro a consumi di materiali a magazzino;
- per 7.800 mila euro all'acquisto di combustibile per riscaldamento;
- per 6.213 mila euro all'acquisto di materiale di cancelleria.

29. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2011	2010	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	1.102.755	1.139.280	(36.525)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	55.024	48.077	6.947
Pedaggio	867.502	931.777	(64.275)
Servizi di manovra	55.458	55.236	222
Servizi di traghettamento	22.217	25.125	(2.908)
Servizi trasporto Merci	102.555	79.065	23.490
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	444.280	434.248	10.032
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	155	149	6
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	224.377	242.311	(17.934)
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	219.748	191.788	27.960
Servizi immobiliari e utenze	35.005	35.532	(527)
Servizi amministrativi ed informatici	96.122	94.528	1.594
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	9.018	10.703	(1.685)
Diversi	310.745	292.319	18.426
Prestazioni professionali	6.019	5.807	212
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	14.860	11.698	3.162
Costi comuni di Gruppo	4.355	3.672	683
Assicurazioni	30.664	33.332	(2.668)
Carrozze letto e ristorazione	80.330	78.347	1.983
Consulenze	210	621	(411)
Provvigioni alle agenzie	41.729	46.373	(4.644)
Servizi di ingegneria	66	9	57
Altro	132.512	112.460	20.052
Totale	1.997.926	2.006.610	(8.684)

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza come la società stia consolidando i processi di efficienza nell'utilizzo di tutti i fattori della produzione, infatti detti costi registrano nel complesso un decremento pari a 8.684 mila euro (-0,4%)

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- le prestazioni per il trasporto che si riducono di 36.525 mila euro, tale andamento deriva prevalentemente dall'effetto combinato di minori costi per pedaggio (-64.275 mila euro), decremento riconducibile all'interruzione dell'acquisto di tale prestazione per conto Trenord a seguito cessione del contratto per effetto del già richiamato conferimento, parzialmente compensato dall'incremento degli oneri per Servizi trasporto (Sous-Traitance) in ambito trasporto merci internazionale (24.733 mila euro);
- i costi delle manutenzioni, pulizie ad altri servizi appaltati che aumentano di 10.032 mila euro, tale andamento deriva prevalentemente dall'aumento dei costi di manutenzione del materiale rotabile (27.960 mila euro) parzialmente compensato dal decremento dei costi di pulizia (17.934 mila euro);
- i costi per servizi diversi che si incrementano di circa 18,4 milioni di euro; tale variazione è ascrivibile prevalentemente all'incremento dei costi dei servizi internazionali per 3.162 mila euro (tronchi di

confini, costi comuni per relazioni internazionali, ecc) e degli altri servizi per 20.052 mila euro, quest'ultimi ascrivibili all'incremento dei costi per servizi di logistica integrata acquistati dal settore Cargo dal gruppo FS Logistica e Cemat (8.847 mila euro), dei maggiori servizi resi dalla Polfer per scorta ai treni e sorveglianza nelle stazioni (1.691 mila euro), servizi di protezione aziendale (1.010 mila euro) e dei costi per servizi operativi prestati dalla partecipata Trenord (8.332 mila euro). Tali incrementi sono stati parzialmente compensati dalla riduzione dei costi per assicurazioni (-2.668 mila euro) e dalla riduzione delle provvigioni alle agenzie sulle vendite (-4.644 mila euro) dovuta alle nuove condizioni contrattuali e alla riduzione dei volumi di vendita tramite agenzie.

30. Costi per godimento beni di terzi

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

	2011	2010	Variazioni
Canoni di leasing operativo	1	17	(16)
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	72.803	97.620	(24.817)
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	62.150	36.735	25.415
Servizi informatici ed altro	26.188	30.425	(4.237)
Totale	161.142	164.797	(3.655)

Le variazioni più significative della voce sono riconducibili a:

- riduzione degli oneri per canoni di locazione immobiliare (-24.817 mila euro), che nel 2010 scontavano l'effetto dei maggiori costi riconosciuti per l'esercizio 2009 ad RFI a seguito della definizione degli spazi occupati da Trenitalia (-17.487 mila euro), nonché i minori oneri per canoni (-4.237 mila euro) e per oneri condominiali (-1.554 mila euro);
- maggiori costi per nolo materiale rotabile (25.416 mila euro), dovuti al noleggio carri per trasporto auto e alla messa in esercizio da parte di Cisalpino di ulteriori treni ETR 610.

31. Altri costi operativi

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

	2011	2010	Variazioni
Altri costi	24.213	26.978	(2.764)
Minusvalenze	2.038	3.701	(1.663)
Totale	26.252	30.679	(4.427)

Le voci più significative che compongono gli "Altri costi" sono le quote associative e contributi ad enti vari (che ammontano a 6.699 mila euro), le penalità passive e gli indennizzi (5.708 mila euro), l'imposta comunale sugli immobili (3.097 mila euro), le imposte per la raccolta rifiuti (2.777 mila euro) e altre imposte e tasse (2.136 mila euro).

32. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2011 a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

L'ammontare della posta (372.662 mila euro) quasi totalmente riconducibile alla capitalizzazione delle manutenzioni di secondo livello.

33. Ammortamenti

La voce, che ammonta complessivamente a 859.557 mila euro, è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Amm.to attività immateriali e materiali	859.557	847.725	11.832
Amm.to attività immateriali	37.701	45.642	(7.941)
Amm.to attività materiali	821.856	802.083	19.773
Totale	859.557	847.725	11.832

L'incremento complessivo degli ammortamenti è pari 11.832 mila euro, dovuto essenzialmente all'entrata in esercizio di nuovi beni nel corso del 2011.

34. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2011	2010	Variazioni
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	33.064	55.695	(22.631)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	2.230	4.471	(2.241)
Totale	35.294	60.166	(24.872)

La voce si riferisce principalmente alla svalutazione dei crediti commerciali pari a 2.230 e alla svalutazione del materiale rotabile per 33.064 mila euro.

Il decremento complessivo della voce, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, riconducibile alla voce "svalutazione di immobili, impianti e macchinari" (22.631 mila euro) è dovuto al fatto che nel 2010 si era proceduto alla svalutazione delle manutenzioni di secondo livello effettuate sui rotabili oggetto di svalutazione a seguito del passaggio ai principi IAS. Informazioni di dettaglio sulle suddette svalutazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

35. Accantonamenti per rischi ed oneri

Gli accantonamenti per rischi e oneri ammontano a 19.381 mila euro con un decremento rispetto all'esercizio 2010, di 1.656 mila euro. Ulteriori informazioni sono riportate nel commento delle corrispondenti voci dello Stato Patrimoniale.

36. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Prov. fin. su crediti immob. e titoli	738	14	724
Proventi finanziari su derivati	0	444	(444)
Proventi finanziari diversi	9.691	17.840	(8.149)
Dividendi	2.456	16.712	(14.256)
Utile su cambi	653	1.750	(1.098)
Totale	13.538	36.760	(23.222)

Il decremento pari a 23.222 mila euro, deriva essenzialmente dalla riduzione dei "Proventi finanziari diversi" che nell'esercizio 2010 contenevano la plusvalenza da cessione della partecipazione Wisco per 11.061 mila euro, e dai "Dividendi" che sempre nel 2010 evidenziavano il dividendo della partecipata Cisalpino di 14.693 mila euro. Tale riduzione è parzialmente compensata dall'incremento degli interessi attivi maturati nel corso del 2011 sui contributi del settore merci (2.005 mila euro).

I dividendi rilevati nel 2011 sono relativi alla società controllata TX Logistik AG (2.385 mila euro) e alla società collegata Artesia SAS (72 mila euro).

37. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2011	2010	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	187.265	168.160	19.105
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	49.946	46.532	3.414
Oneri finanziari su derivati	7.164	0	7.164
Svalutazioni di attività finanziarie	762	446	316
Perdita su cambi	2.017	11.656	(9.639)
Totale	247.153	226.794	20.359

Gli oneri finanziari su debiti evidenziano aumento, rispetto all'esercizio 2010, riconducibile prevalentemente al significativo aumento dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri del servizio del debito. Tale voce, che ammonta complessivamente a 187.265 mila euro, si compone essenzialmente di:

- interessi passivi su mutui per 40.710 mila euro;
- interessi passivi su strumenti derivati IRS per 51.894 mila euro;
- interessi passivi e premi su derivati Cap e Collar per 21.228 mila euro;
- interessi e altri oneri verso la controllante per 69.000 mila euro.

Gli oneri finanziari su derivati registrano un impatto economico negativo pari a 7.164 mila euro relativo alla componente Time Value dei derivati (Cap e Collar).

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 49.946 mila euro, sono riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR (49.309 mila euro) e CLC (637 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste di stato patrimoniale.

Le svalutazioni di attività finanziarie si riferiscono all'adeguamento del valore di carico delle partecipazioni in Pol Rail S.r.l. (369 mila euro) e Alpe Adria S.p.A. (369 mila euro). Per maggiori informazioni si rimanda alla nota sulle partecipazioni.

38. Utili (perdite) su cambi

Le perdite nette su cambi, che ammontano complessivamente a 1.364 mila euro, evidenziano una variazione in diminuzione, rispetto al 2010, di 8.542 mila euro riconducibile al rapporto di cambio euro/franco svizzero più favorevole rispetto al 2010 sui debiti/crediti in essere con la società controllata Cisalpino AG.

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

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

	2011	2010	Variazioni
IRAP	86.366	85.445	921
IRES	84.652	92.024	(7.372)
Proventi da adesione cons.fiscale	(67.722)	(92.024)	24.302
Imposte differite e anticipate	(2.321)	(4.491)	2.170
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	5.287	(2.116)	7.403
Totale	106.262	78.838	27.424

Le imposte sul reddito ammontano a 106.262 mila euro con una variazione in aumento di 27.424 mila euro rispetto all'esercizio 2010.

La Società ha esercitato l'opzione, ai sensi degli art. 117 comma 1 e 119 comma 1 lettera B del D.P.R. 917/1986, per l'adesione al consolidato fiscale nazionale con la controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.; pertanto, a decorrere dal periodo d'imposta 2004, le perdite della Società, originatesi in ogni annualità, sono confluite nel consolidato di Gruppo. La procedura di Gruppo FS prevede che, nel caso in cui una società abbia conferito perdite fiscali nel consolidato e la stessa realizzi un reddito imponibile (nell'assunto che qualora non avesse partecipato al consolidato, avrebbe utilizzato tali perdite) abbia diritto ad ottenere – dalla Capogruppo – una compensazione finanziaria pari alle imposte che avrebbe dovuto corrisponderle. Pertanto, oltre il credito verso la Controllante per la compensazione finanziaria pari alle imposte che avrebbe dovuto corrisponderle in assenza di perdite pregresse compensabili, si espone il debito per l'IRES dovuta nella misura del 20% del reddito imponibile trasferito e non compensato.

Il carico fiscale per IRES in applicazione delle variazioni dell'art. 84, commi 1 e 2 del TUIR origina un onere fiscale pari a 16.930 mila euro. La modifica legislativa ha, infatti, limitato la compensazione delle perdite fiscali pregresse alla misura dell'80% del reddito realizzato nell'esercizio ed ha riconosciuto il riporto del residuo non utilizzato agli esercizi successivi senza alcun limite temporale.

Di conseguenza, a fronte dell'onere per IRES (84.652 mila euro) è stata evidenziata, tra le imposte correnti, la misura compensativa (proventi da adesione consolidato fiscale) riconosciuta dalla Controllante a favore della Società pari a 67.722 mila euro.

Nei primi mesi del 2012, la società ha provveduto a definire con la Direzione Regionale dell'Agenzia delle Entrate – Ufficio Grandi Contribuenti, il contraddittorio avente ad oggetto l'indebita fruizione della deduzione IRAP prevista dall'art. 11, comma 1, lett. a) numeri 2,3,4, del D.Lgs. 446/1997 (cosiddetto "cuneo fiscale") oggetto di processo verbale di constatazione, notificato a Trenitalia in data 22 dicembre 2010, a conclusione di specifica attività ispettiva.

La società, ad esito delle interlocuzioni intercorse nel corso del 2011 ed alla produzione di specifica ulteriore memoria (successiva a quella già presentata nel corso del 2011), ha aderito all'invito al contraddittorio emesso, ai sensi dell'art. 5, comma 1-bis del decreto legislativo n. 218/1997, dalla stessa Direzione Regionale, versando un importo complessivo pari a 11.464 mila euro, iscritto nella voce "rettifiche per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti". La controversia, nel merito, è da intendersi risolta in via definitiva: ciò in quanto l'Agenzia delle Entrate ha riconosciuto a Trenitalia il pieno diritto a fruire, in forza dell'attuale assetto contrattuale, della agevolazione del cuneo fiscale per tutte le annualità successive a quelle oggetto di verifica (2007 e 2008). In tale voce è stata rilevata anche la variazione positiva di 6.177 mila euro derivante dalla rettifica del carico fiscale 2010 in sede di dichiarazione dei redditi definitiva.

Per maggiori dettagli circa l'utilizzo del Fondo Imposte differite passive (pari complessivamente a 2.321 mila euro), si rimanda alle note esplicative della voce patrimoniale di "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

40. Passività e attività potenziali

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

41. Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	2011	2010	Variazione
Amministratori	513.056	517.106	(4.050)
Sindaci	63.910	82.343	(18.433)
	576.966	599.449	(22.483)

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

42. 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 588 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (189 mila euro).

43. 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 2010. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2010, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	(importi in migliaia di euro)	
	31.12.2010	31.12.2009
Attività		
Totale attività non correnti	9.335.716	9.269.612
Totale attività correnti	3.163.573	3.049.758
Totale attività	12.499.289	12.319.370
Patrimonio netto		
Capitale sociale	1.654.464	1.654.464
Riserve	43.287	49.572
Utili (perdite) portati a nuovo	(307.589)	(323.028)
Utile (Perdite) di periodo	73.061	16.421
Totale Patrimonio Netto	1.463.223	1.397.429
Passività		
Totale passività non correnti	7.421.538	7.603.344
Totale passività correnti	3.614.527	3.318.597
Totale passività	11.036.065	10.921.941
Totale patrimonio netto e passività	12.499.288	12.319.370
(Euro)		
Ricavi e proventi	5.723.745	5.759.452
Costi operativi	4.453.313	4.623.822
Ammortamenti	847.725	752.137
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	59.736	43.233
Accantonamenti per rischi e oneri	21.037	24.900
Proventi e (oneri) finanziari	(190.034)	(231.788)
Imposte sul reddito	78.838	67.150
Risultato netto di periodo	73.062	16.422

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

44. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	31.12.2011	31.12.2010
Benefici a breve termine	3.865	3.339
Benefici successivi al rapporto di lavoro	235	240
	4.100	3.579

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2011 erogati, pari a 3.865 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2012, per un importo indicativamente non superiore a 830 mila euro (600 mila euro nel 2010).

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 Attività di formazione Distacco di personale Cariche sociali	Servizi di manovra Trasporto e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
Ferport Napoli S.r.l. in liquidazione	Cariche sociali Attività di formazione	Servizi di manovra
Trenitalia Logistik France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Monitoraggio treni tmf
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e noli materiale rotabile Distacco di personale Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Contratti di sous traitance Manutenzione materiale rotabile Nolo materiale rotabile
Imprese a controllo congiunto		
Cisalpine AG	Cariche sociali	Nolo materiale rotabile Acquisti materiale Finanziari: Interessi passivi
Trenord S.r.l.	Affitto ramo d'azienda Nolo materiale rotabile Distacco di personale Manutenzione materiale rotabile Attività di formazione Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Distacco di personale Servizi pulizia Trasferte e viaggi
Trenitalia Veolia Transdev S.a.s.	Nolo materiale rotabile Servizi di manovra Distacco di personale	
Imprese collegate		
FS Formazione S.p.A. in liquidazione	Cariche sociali	Attività di formazione
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile Cariche sociali	Servizio Sous Traitance
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci internazionale Nolo materiale rotabile Cariche sociali Finanziari: Interessi attivi	Trasporto merci
Logistica SA	Finanziari: Interessi su finanziamenti	
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasp.gratuito titolari CLC (contributo) Servizi Club Eurostar Noleggio treni Distacco di personale Titoli di viaggio a richiesta Finanziari: Interessi attivi	Contratto di fornitura e gestione di servizi Distacco di personale Cariche sociali Canoni locazione immobili Licenza d'uso del Marchio Finanziari: c/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Fidejussioni

Altre imprese consociate	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Ingegneria della manutenzione Trasp.gratuito titolari CLC (contributo) Distacco di personale	treni Gestione terminali merci Servizio di manovra Pedaggio Servizio di traghettamento Servizi accessori per la circolazione Manutenzioni Personale distaccato Servizi Polfer Prestazioni sanitarie Canoni di locazione immobili
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e collaudo materiale rotabile Nolo rotabili Cariche sociali	Logistica integrata
Terminali Italia S.r.l.	Trasporto viaggiatori	Terminalizz.trasp.ferroviario
FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Manutenz. e noli materiale rotabile Locazioni diverse Cariche sociali Distacco di personale Finanziari: Interessi attivi	Trasporti e spedizioni Servizi appaltati di stazione Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Noli materiale rotabile Locazioni aree
NET in liquidazione		Terminalizz.trasp.ferroviario
Italia Logistica S.r.l.	Servizio trasporto merci Nolo rotabili Cariche sociali Finanziari: Interessi attivi	Noli materiale rotabile
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti per viaggi di servizio Trasporto gratuito titolari CLC (contributo) Cariche sociali Rimborso costi comuni di gestione	Amministrazione del personale Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Servizi per la formazione Gest. e svil.sistema Gest/Economico Building management Servizi acquisti di gruppo
Metropark S.p.A.	Gestione parcheggi	Convenzioni parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio a richiesta	Canoni di locazione immobili Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio a richiesta Pubblicità stazioni	Manutenzione beni immobili Canoni di locazione immobili Oneri condominiali
Fercredit S.p.A. (b)	Cariche sociali	Valutazione clientela Factoring Finanziari: Interessi passivi

Italferr S.p.A. (b)	Trasp. dipendenti per viaggi di servizio Trasp. gratuito titolari CLC (contributo) Canoni locazione	Personale distaccato
FS Sistemi urbani S.r.l.		Canoni di locazione immobili
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	Collaudi	Attività sperimentali Manutenzione materiale rotabile
Busitalia - Sita Nord		Autoservizi sostitutivi Personale distaccato
Collegate di Controllate		
Sideuropa in liquidazione	Trasporto merci	
Altre parti correlate		
Fondi pensione	Servizio di previdenza complementare	
Gruppo Enel	Trasporto materiale	Illum.e forza motrice Utenze energia elettrica
Gruppo Eni	Trasporto materiale	Gasolio per trazione Utenze gas
Gruppo Finmeccanica	Trasporto merci naz. Intern.le Nolo materiale rotabile	Manutenzione materiale rotabile Acquisto materiali
Gruppo Fintecna	Vendita biglietti ferroviari	Acquisto materiali
Gruppo GSE	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo Invitalia	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo IPZS	Vendita biglietti ferroviari	
Gruppo Poste		Spese postali
Gruppo Rai		Abbonamenti
Gruppo Sogin	Vendita biglietti ferroviari	

- (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 2011 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	(in migliaia di euro)						
	31.12.2011			2011			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate	10.553	19.461	-	-	-	34.260	16.102
Serfer S.r.l.	4.340	7.685				19.998	4.071
Ferport Napoli S.r.l. in liquidazione	47	34				58	55
Trenitalia Logistik France S.a.s.	1.225	5				250	3.481
Tx Logistik AG	4.941	11.737				13.954	8.495
Imprese a controllo congiunto	108.199	112.312	-	-	-	29.699	189.805
Cisalpino AG	485	46.178				13.271	489
Trenord S.r.l.	107.251	65.169				16.428	188.853
Trenitalia Veolia Transdev S.a.s.	463	965					463
Imprese collegate	5.052	2.424	-	-	-	3.256	11.225
FS Formazione S.p.A. in liquidazione	1	74				302	20
Pol Rail S.r.l.	2.568	2.135				2.736	5.533
Alpe Adria S.p.A.	2.095	215				218	5.672
Logistica SA	388						
Controllanti	88.322	67.317	-	-	-	51.065	1.746
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	88.322	67.317				51.065	1.746
Altre imprese consociate	230.354	1.018.597	7.215	-	-	1.261.481	186.105
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	121.136	574.061	3.911			1.066.379	121.974
SGT S.p.A.	32						31
Cemat S.p.A.	16.515	5.742				4.112	36.755
Terminali Italia S.r.l.	4	97				263	3
FS Logistica S.p.A. (b)	60.447	24.312				27.672	19.172
NET in liquidazione		7					
Italia Logistica S.r.l.	16.076	20				22	4.061
Ferservizi S.p.A. (b)	1.103	37.366				91.355	1.981
Metropark S.p.A.	6	104				148	42
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	94	15.444	1.573			28.217	347
Centostazioni S.p.A. (b)	124	5.447	177			11.460	283
Fercredit S.p.A. (b)	41	341.584				219	10
Italferr S.p.A. (b)	2.380	2.120	1.539			1.544	1.368
FS Sistemi urbani S.r.l.		1.933				836	
Italcertifer Soc.Cons.p.A.	1.931	172	15			143	44
Busitalia - Sita Nord	10.465	10.188				29.111	34
Collegate di controllate	10	-	-	-	-	-	-
Sideuropa in liquidazione	10						

Altre parti correlate	1.042	30.713	10.872	-	-	112.544	7.795
Fondi pensione	86	2					213
Gruppo Enel	536	3.590				14.698	1.674
Gruppo Eni	49	9.229				51.977	430
Gruppo Finmeccanica	322	13.184	10.872			40.202	5.212
Gruppo Fintecna	16	76				2.635	92
Gruppo GSE	2						14
Gruppo Invitalia	10						79
Gruppo IPZS	21						57
Gruppo Poste		4.456				3.032	9
Gruppo Rai		176					
Gruppo Sogin							15
TOTALE	443.532	1.250.824	18.087	-	-	1.492.305	412.778

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2011				2011	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	-	-	-	9
Tx Logistik AG						9
Imprese a controllo congiunto	22.753	2.045	-	-	1.226	4.012
Trenord S.r.l.	22.753	2.045				4.012
Cisalpino AG					1.226	
Imprese collegate	700	-	-	-	-	113
Alpe Adria S.p.A.						103
Logistica SA	700					10
Controllanti	-	4.242.657	-	-	67.588	1.361
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.		4.242.657			67.588	1.361
Altre imprese consociate	-	-	-	-	1.412	418
FS Logistica S.p.A. (b)						25
Fercredit S.p.A.					1.412	
Italia Logistica S.r.l.						393
Altre parti correlate	-	-	-	-	115	-
Gruppo Eni					115	
TOTALE	23.453	4.244.702	-	-	70.341	5.913

45. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.464.510 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (172.110 mila euro);
- garanzie reali su pegni sui propri rotabili, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (3.292.400 mila euro).

46. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

- Tra la fine del mese di gennaio e l'inizio del mese di febbraio si è abbattuta su tutto il nostro Paese un'eccezionale ondata di maltempo con temperature molto basse e intensissime nevicate, in particolare in tutto il centro nord. L'allarme meteo, emesso nei giorni precedenti all'evento da parte del Dipartimento della Protezione Civile, ha richiesto l'attivazione delle misure organizzative necessarie a fronteggiare l'emergenza; i piani, redatti preventivamente a livello territoriale e inviati per tempo ai Centri della Protezione Civile, attivati presso tutte le Regioni d'Italia, e agli Enti Locali interessati, prevedevano la riduzione della velocità dei convogli e della regolarità della circolazione, nonché la riduzione del servizio e del numero dei treni. A livello commerciale, invece, Trenitalia, vista l'eccezionalità della situazione meteorologica, ha adottato un'iniziativa di attenzione commerciale che va al di là di quanto previsto dalla normativa UE in vigore. Oltre infatti a rilasciare il rimborso totale del biglietto a chi ha deciso di non mettersi in viaggio, sono state concesse le indennità per i ritardi nonostante non siano previste in caso di avverse condizioni meteo.
- Il 22 febbraio Trenitalia è stata certificata dall'Ente SGS – riconosciuto da Accredia, l'ente italiano di accreditamento – per il suo sistema di gestione integrato di Qualità Ambiente e Salute e Sicurezza sul lavoro. La certificazione rilasciata a Trenitalia attesta l'assoluta conformità di tutti gli impianti e di tutte le procedure ai tanti requisiti imposti dalla legislazione nazionale e locale, specialmente nell'ambito della tutela dell'ambiente, conferendo in tal modo anche un valore aggiunto agli asset della società. Trenitalia è quindi la prima società di trasporto in Europa e l'unica grande azienda italiana a veder riconosciuta e certificata la validità del suo sistema di gestione in tutte le 50 unità produttive e i siti operativi, ottenendo la certificazione ISO 9001 per la qualità, la ISO 14001 per la gestione ambientale e la OHSAS 18001 per la salute e sicurezza sul lavoro. Il riconoscimento giunge al termine di un lungo percorso di verifiche e controlli, con 111 audit, per complessive 171 giornate di valutazione e analisi.
- Dal mese di Marzo Trenitalia ha iniziato a stampare i propri biglietti ferroviari su carta ecologica certificata secondo gli standard del Forest Stewardship Council. Grazie all'accordo tra la Divisione Passeggeri N/I e Postel S.p.A. – l'azienda fornitrice dei tagliandi – circa 10 milioni di biglietti stampati ogni mese potranno fregiarsi di questa importante certificazione.
- E' attivo dal primo marzo il nuovo Portale Frecciarossa su tutti i convogli AV di Trenitalia lungo la rotta Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno. Il nuovo servizio di intrattenimento, realizzato da Trenitalia e Telecom Italia, offre una ricca programmazione di film, fiction televisive, cartoon, documentari, musica disponibile grazie a Cubovision.

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

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

	31.12.2011	31.12.2010	Differenze
ATTIVITA' NETTE			
Capitale circolante netto gestionale	123.720	87.170	36.550
Altre attività nette	(82.510)	(106.618)	24.108
Capitale circolante netto	41.210	(19.448)	60.658
Immobilizzazioni tecniche	805.850	833.585	(27.735)
Capitale immobilizzato netto	805.850	833.585	(27.735)
Altri fondi	(281.940)	(332.668)	50.728
Totale fondi	(281.940)	(332.668)	50.728
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	565.120	481.469	83.651

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

	2011	2010	Differenze
Ricavi operativi	707.586	689.121	18.466
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	669.400	654.795	14.606
- Altri ricavi	38.186	34.326	3.860
Costi operativi	(751.798)	(790.072)	38.274
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(44.212)	(100.951)	56.739
Ammortamenti	(71.450)	(72.791)	1.341
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.966)	(18.112)	16.145
Accantonamenti per rischi e oneri	(2.531)	(5.495)	2.963
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(120.159)	(197.348)	77.189



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVI AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI TRENITALIA AL 31 DICEMBRE 2011**

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 2011.

2. Al riguardo si segnala che:

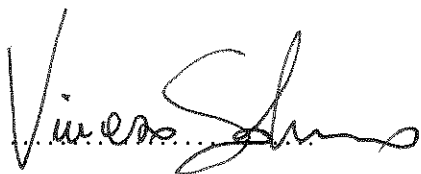
- a. la valutazione dell'adeguatezza e dell'effettiva applicazione delle procedure amministrative – contabili per la formazione del bilancio d'esercizio di Trenitalia si è basata sul modello interno definito in coerenza con l'“*Internal Controls – Integrated Framework*” emesso dal “*Committee of Sponsoring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



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

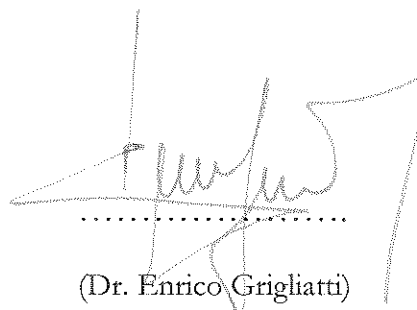
Roma, 30 marzo 2012

Amministratore Delegato



(Ing. Vincenzo Soprano)

Dirigente Preposto



(Dr. Enrico Grigliatti)

Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2011

Signori Azionisti,

la presente relazione, la seconda predisposta dal Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea dei Soci il 5 agosto 2010, attiene alle attività dallo stesso esercitate nell'ambito del controllo di sua pertinenza. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31.12.2011, in osservanza della normativa vigente in materia di Società per azioni e nel rispetto delle disposizioni statutarie, il Collegio Sindacale ha esercitato l'attività di vigilanza secondo i principi di comportamento raccomandati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti ed esperti contabili.

Il Bilancio al 31.12.2011 è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione, unitamente alla Relazione sulla Gestione, mentre la relativa revisione legale dei conti, ex art. 2409-bis c.c., è stata svolta dalla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.


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

In particolare, il Collegio sottolinea che:

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

 Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

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



- ha svolto funzioni di controllo sulle modalità delle scelte gestionali di rilievo economico, finanziario e patrimoniale corrispondenti ai criteri di ragionevolezza e di razionalità economica;
- ha acquisito dati e notizie necessari per la vigilanza, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno;
- ha incontrato l'Organismo di Vigilanza allo scopo di verificare gli adempimenti previsti dal D.lgs 231/01 con particolare riferimento all'aggiornamento del "Modello di organizzazione, gestione e controllo" predisposto dalla Società relativamente ai nuovi reati presupposto introdotti nel 2011;
- ha ottenuto dai responsabili di funzione le informazioni necessarie alla valutazione dell'adeguatezza delle procedure di rilevazione contabile e dell'affidabilità del sistema amministrativo-contabile nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, in merito ai quali la Società di revisione non ha evidenziato la presenza di fatti censurabili;
- ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione e la predisposizione del Bilancio sottoposto alla Vostra approvazione e della Relazione sulla Gestione che lo correda; a tal proposito, la Società non ha fatto ricorso all'esercizio di alcuna deroga, come previsto dal quarto comma dell'art. 2423 c.c., e il Collegio ha espresso il proprio assenso in merito all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di impianto ed ampliamento, nonché ricerca e sviluppo, ex art. 2426, 1° comma, punto, 5 c.c.;
- ha incontrato il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, il quale ha informato il Collegio sull'attività svolta;
- ha preso atto dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari resa ai sensi dell'art. 25 dello Statuto sociale;
- ha riscontrato che il bilancio d'esercizio fornisce, ai sensi dell'art. 2428 c.c., adeguate informazioni sulla sicurezza, sull'ambiente e sul personale, nonché descrive i principali rischi e incertezze cui la Società è esposta.

lp

NA



ANALISI DEI RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2011

È bene premettere come questo sia il secondo bilancio d'esercizio predisposto in conformità agli EU-IFRS, come ampiamente argomentato nella Relazione sulla Gestione.

L'esercizio 2011 mostra un utile di 156,37 milioni di euro, con un incremento di oltre 80,31 milioni di euro rispetto a quello realizzato nel 2010. Detto risultato rappresenta il frutto dei positivi interventi gestionali, seppur in presenza di negativi segnali fatti registrare dall'economia mondiale nel corso 2011, anche se con ritmi diversi da paese a paese e con una prospettiva di crescita di medio e lungo termine quanto mai incerta.

Contrariamente al passato, per il migliore raffronto dei dati complessivi dell'esercizio 2011 con quelli conseguiti in precedenza (2010), il Collegio evidenzia come debba tenersi presente che in data 3 maggio 2011 si è perfezionato il conferimento del ramo di azienda "Trenitalia - Direzione Regionale Lombardia" alla società Trenord S.r.l. con conseguente assunzione da parte di quest'ultima dei ricavi e costi relativi a detto ramo.

Ciò posto, si sottolinea come il MOL sia passato dai 1.270,40 milioni di euro registrati nel 2010 agli attuali 1.410,50 milioni di euro, così come ugualmente il Risultato Operativo mostri un valore di euro 496,20, rispetto ai 341,90 milioni di euro conseguiti nel 2010.

I Ricavi Operativi, pari ad euro 5.708,00 milioni di euro, mostrano un miglioramento rispetto al 2010 conseguente agli incrementi dei "Ricavi da Traffico" maggiori rispetto ai decrementi dei "Ricavi da Contratto di Servizio".

Al fine di raffronto rispetto ai ricavi operativi del 2010 si torna a sottolineare come il dato 2011 non tenga conto nei ricavi dell'addebito dei costi, relativi al ramo di azienda, a Trenord S.r.l., come invece attuato nel 2010 e solo fino al 3 maggio 2011, anteriormente al conferimento del ramo di azienda.

Un miglioramento complessivo, pari a 139,80 milioni di euro, si registra, inoltre, nei Costi Operativi, attesa la riduzione dei costi del personale e dei costi dal 3 maggio 2011 sostenuti direttamente da Trenord S.r.l. relativi al ramo di azienda conferito.

La gestione finanziaria registra un peggioramento di 43,60 milioni di euro, dovuto principalmente al venir meno di plusvalenze da cessioni di partecipazioni e dallo sfavorevole andamento dei tassi di interesse (Euribor), a cui sono indicizzati gli oneri di indebitamento e, da ultimo, a maggiori utilizzi di finanziamento a breve dovuto a ritardi negli incassi.

Il capitale investito netto passa, invece, dai 7.994 milioni di euro del 2010 ai 7.673 milioni di euro del 2011.

EVENTI SIGNIFICATIVI DELL'ANNO 2011

Circa gli eventi che hanno maggiormente caratterizzato la gestione e i risultati dell'esercizio 2011, il Collegio rinvia a quanto puntualmente segnalato, mese per mese, nella Relazione sulla Gestione.

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

Il Collegio Sindacale, infine, rileva che la Società di revisione non ha evidenziato eccezioni, né richiami di informativa sul progetto di Bilancio, come approvato dal Consiglio di Amministrazione il 4 aprile 2012 e che non sono state presentate denunce, ex art. 2408 c.c., né esposti.

Il bilancio dell'esercizio al 31.12.2011 evidenzia in sintesi: un utile di Euro 156.508.537,00 a fronte di ricavi e proventi pari a Euro 5.716.303.860,00 ed un patrimonio netto di Euro 1.576.508.537,00.

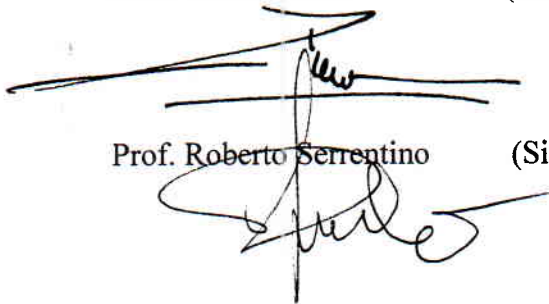
I chiarimenti sul risultato dell'esercizio Vi sono stati illustrati nella Relazione sulla gestione; da parte nostra Vi confermiamo di concordare circa i criteri generali adottati nella valutazione delle singole poste di bilancio.

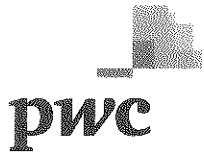
Roma, 11 aprile 2012

IL COLLEGIO SINDACALE

 Dott.ssa Silvana Amadori (Presidente)

Dott. Enrico Rossi (Sindaco effettivo)

 Prof. Roberto Serrentino (Sindaco effettivo)



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

TRENITALIA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2011



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

All'Azionista
di Trenitalia SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori di Trenitalia SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 26 aprile 2011.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2011 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Trenitalia SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Trenitalia SpA. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001



richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2011.

Roma, 27 aprile 2012

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luciano Festa', written over a faint circular stamp.

Luciano Festa
(Revisore legale)



www.trenitalia.com

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma