

2016

RENALIA FINANZIARIA

ANNUALE

Trenitalia SpA

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

Capitale sociale al 31 dicembre 2016: euro 1.654.464.000,00 i.v.

Capitale sociale dal 1 gennaio 2017: euro 1.417.782.000,00 i.v. per effetto della scissione parziale del Ramo d'Azienda denominato Cargo trasferito con efficacia 1 gennaio 2017

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 05403151003

R.E.A.: 0883047

Partita IVA: 05403151003

Sito Web: www.trenitalia.com

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente Tiziano ONESTI

Amministratore Delegato e Direttore Generale Barbara MORGANTE

Consiglieri Maria Rosaria MAUGERI

Marco GOSSO

Paolo COLOMBO

Collegio Sindacale:

Presidente Maria Laura PRISLEI

Sindaci effettivi Alessandro ALESSANDRINI

Gianfranco ZANDA

Sindaci supplenti Margherita BONITATIBUS

Gianpaolo Davide ROSSETTI

Società di Revisione:

KPMG S.p.A.

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari:

Enrico GRIGLIATTI

INDICE

Relazione sulla gestione

Legenda e glossario	6
Principali indicatori.....	9
Principali eventi dell'anno	10
Quadro macroeconomico.....	12
Andamento dei mercati di riferimento	15
Rapporto con i clienti	17
Andamento economico e situazione patrimoniale - finanziaria.....	23
Risorse umane.....	42
Politica ambientale e sicurezza	45
Investimenti	49
La flotta trenitalia	54
Fattori di rischio.....	55
Rapporti con parti correlate.....	58
Il gruppo trenitalia	59
Azioni proprie	65
Altre informazioni	65
Evoluzione prevedibile della gestione	72

Prospetti Contabili

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

Note esplicative al bilancio d'esercizio

Premessa	79
Criteri di redazione del bilancio	79
Principi contabili applicati	80
Gestione dei rischi finanziari	100
Informativa sullo stato patrimoniale	109

Informativa sul conto economico	133
Passività e attività potenziali	141
Compensi amministratori e sindaci	141
Compenso alla società di revisione	141
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	142
Parti correlate.....	143
Garanzie	149
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	149
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	149

Altri documenti:

Attestazione del Dirigente Preposto e Amministratore Delegato

Relazioni del Collegio Sindacale e della Società di Revisione

LEGENDA E GLOSSARIO

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

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

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

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

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

Relazione sulla gestione

Principali indicatori

	Consuntivo 2016	Consuntivo 2015 (Proforma) *
HIGHLIGHTS ECONOMICI <i>(importi in milioni di euro)</i>		
Ricavi operativi	5.078,7	5.114,3
Costi Operativi	(3.684,2)	(3.633,9)
Costi Cash (escluso revamping)		
EBITDA	1.394,5	1.480,5
EBIT	332,5	511,9
Risultato netto	192,2	349,3
INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI		
ROI	3,7%	5,7%
ROS	6,5%	10,0%
NAT	0,56	0,57
INDICATORI DI REDDITIVITA'		
Personale (FTE)	27.421	27.604
TrKm/Addetto (mgl)	8,72	9,70
Ricavi operativi/Addetto	185.213	185.275
EBITDA Margin	27,5%	28,9%
INDICATORI FINANZIARI <i>(importi in milioni di euro)</i>		
Posizione Finanziaria Netta	6.727	6.525
D/E	3,17	3,18
Cash Flow Operativo	1.087	229
Investimenti (escluso ciclica)	(1.168)	(1.422)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	0,6	0,5
Fabbisogno Finanziario	(202)	(763)

* Il termine proforma indica che i dati sono riportati sulla base di un perimetro coerente con il 2016. Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo "Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria"

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Dal 31 gennaio quattro treni Frecciarossa collegano Milano a Venezia, permettendo ai clienti che si spostano tra i due capoluoghi di ridurre i tempi di trasferimento ed apprezzare il comfort del servizio.

Febbraio

- Dal 28 febbraio è stata inaugurata una nuova rotta AV Napoli-Bolzano servita con quattro Frecciargento.
- Grazie all'accordo fra Trenitalia e CartaSi, CartaFreccia, su richiesta del cliente, diventa anche carta "prepagata". La nuova CartaFreccia diventa così una ricaricabile utile per acquistare sia biglietti sia abbonamenti Trenitalia, acquisendo inoltre i relativi punti fedeltà e partecipando alle promozioni dedicate. La nuova CartaFreccia potrà essere utilizzata anche per acquistare altri prodotti e servizi utilizzando i circuiti MasterCard e Visa, con accumulo di punti extra, validi per il programma fedeltà Trenitalia.

Maggio

- Nel corso del mese si è svolto a Milano l'11° congresso mondiale sulla ricerca ferroviaria organizzato da Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia. Il World Congress on Railways Research (WCRR) è il più importante evento mondiale sulla ricerca ferroviaria; il tema dell'evento è stato "Research and Innovation from today towards 2050". Nel corso del congresso alcune tra le maggiori imprese di trasporto, gestori di infrastruttura, imprese costruttrici ed enti di ricerca hanno promosso progetti innovativi del settore. All'evento hanno partecipato rappresentanti dei vari settori provenienti da ben 38 paesi.
- Il 23 maggio è stato presentato il nuovo servizio "Freccialink", il servizio integrato Bus più Freccie AV che permette di collegare: Siena, Perugia, L'Aquila, Matera e Potenza alle città servite dai treni AV. Quattro corse Freccialink al giorno, due in partenza e due in arrivo, uniscono le cinque città alle stazioni AV dove i clienti saranno accolti e assistiti dal personale Trenitalia e accompagnati ai Frecciarossa. Il bus da 16 posti ha il logo e la livrea del Frecciarossa e offre per tutto il viaggio assistenza, wi-fi, drink e monitor informativi a bordo.

Giugno

- Il 7 giugno l'annuale premio Frecciarossa 1000 è stato conferito a Yuja Wang, una delle pianiste più brillanti dei nostri giorni, definita dalla critica "Flying Fingers" per lo strabiliante virtuosismo. Il premio, istituito per celebrare lo storico legame con l'Accademia di Santa Cecilia, viene assegnato ad un grande artista protagonista della stagione musicale.

Settembre

- Si è tenuto a Roma a fine Settembre la I° edizione del Training Internazionale "Commuter and Regional Train Services", organizzato in collaborazione con l'Union Internazionale des Chemins de Fer (UIC) con l'obiettivo di approfondire le problematiche del trasporto regionale in Europa.

Nel corso di un evento organizzato presso la sede del Museo Ferroviario di Pietrarsa, SAP SE, leader mondiale nelle soluzioni software a supporto del business, e Trenitalia hanno presentato il nuovo modello di Predictive Maintenance and Service che permette di analizzare i dati rilevati dai sensori a bordo treno e

monitorare da remoto lo status delle condizioni di esercizio dei rotabili con l'obiettivo di aumentare la disponibilità e l'affidabilità del materiale.

Ottobre

- Trenitalia ha partecipato in qualità di official carrier al Maker Faire – The European Edition, svoltosi a Roma dal 14 al 16 ottobre. Il Maker Faire è una delle più importanti manifestazioni al mondo dedicate all'innovazione.
- Il 17 ottobre è stato realizzato il primo viaggio di prova sulla nuova linea AV Treviglio – Brescia. Le prove tecniche sono state realizzate fino all'attivazione commerciale della linea avvenuta domenica 11 dicembre, in concomitanza con il nuovo orario ferroviario. L'attivazione del nuovo servizio di Alta Velocità tra Milano e Brescia consente di ridurre i tempi di percorrenza a circa 30 minuti, con un risparmio di tempo di oltre il 30%.

Dicembre

- Il 2 dicembre è stato sottoscritto a Bruxelles con DB e SNCF l'accordo che prevede la costituzione di una associazione no profit di diritto Belga, Services Governances Association (TSGA) per facilitare lo scambio di dati relativi ad orari ferroviari e tariffe: Telematics Applications for Passengers Services – Technical Specifications for Interoperability (TAP TSI). La TSGA garantirà in ambito europeo importanti benefici per i viaggiatori perché le imprese ferroviarie potranno condividere i dati e le informazioni relative alla bigliettazione dando così piena attuazione al regolamento Europeo sulle TAP TSI che garantisce un ulteriore sviluppo del percorso della digitalizzazione e dell'interoperabilità.
- In data 5 dicembre ha preso il via la nuova raccolta fondi natalizia a favore di Save the Children, iniziativa a sostegno dei centri diurni che accolgono i minori migranti non accompagnati che giungono in Italia senza adulti di riferimento. Il Personale del gruppo FS è stato impegnato nella raccolta di donazioni sui treni Frecciarossa e presso i desk allestiti nelle stazioni. La raccolta è stata effettuata anche presso le biglietterie e le self service.
- In data 21 dicembre è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia che prevede lo scorporo del ramo d'azienda Cargo in favore di Mercitalia Rail srl. Tale ramo è costituito da beni, contratti, debiti e crediti, personale ed in genere da tutte le attività funzionali allo svolgimento del trasporto ferroviario delle merci. Per effetto di tale operazione, alla data della sua efficacia, 1 gennaio 2017, il capitale sociale della società sarà ridotto di euro 236.682.000,00. Per maggiori dettagli sull'operazione si rinvia ai prossimi paragrafi.

QUADRO MACROECONOMICO

Esposta ad una serie di rischi crescenti di natura economica e politica, che hanno interessato sia i paesi ad economia avanzata sia quelli emergenti, l'economia mondiale nel corso del 2016 ha mostrato una tendenza di crescita modesta. Tale crescita è stata caratterizzata da bassi tassi di inflazione nei paesi avanzati, da una debole dinamica del commercio internazionale, dalle tensioni geopolitiche alimentate dai conflitti in Medio Oriente e dalla persistente minaccia del terrorismo.

Gli ultimi dati disponibili hanno messo in evidenza come anche nel 2016 l'attività economica dei paesi avanzati non sia ancora riuscita a raggiungere ritmi di crescita pre-crisi, con un incremento dell'1,6% di media annua. Inoltre, nelle economie emergenti il ritmo di crescita si è leggermente indebolito (+3,6%) rispetto all'anno precedente, riflettendo il calo della domanda mondiale. Le materie prime hanno evidenziato una trend di progressiva riduzione.

Dati economici mondiali		2016	2015
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
PIL	Mondo	2,8	3,1
	Paesi avanzati	1,6	2
	USA	1,6	2,6
	Giappone	0,8	0,6
	Area euro	1,7	1,9
	Paesi emergenti	3,6	3,7
	Cina	6,7	6,9
	India	6,9	7,3
	America Latina	-0,7	-0,2
Petrolio (Brent dollari per barile)		44,9	53
Commercio mondiale		1,2	2,4

Fonte dati: Prometeia dicembre 2016

La crescita del commercio mondiale è stata modesta (+1,2% del 2016 contro +2,4% dell'anno precedente).

Per quanto riguarda l'andamento del prezzo del petrolio, a seguito dell'accordo OPEC del 30 novembre 2016 finalizzato al contenimento dell'offerta, le quotazioni sono leggermente aumentate dai minimi d'inizio anno, attestandosi ad un prezzo medio di 44,9 dollari per barile Brent.

L'economia degli Stati Uniti, pur deludendo rispetto ai precedenti cicli economici, si è confermata tra le più dinamiche delle economie avanzate con una crescita dell'1,6% in media annua. Dopo una lieve debolezza nei primi due trimestri dell'anno (rispettivamente +0,2 nel primo trimestre, +0,3 nel secondo), il ritmo di espansione del prodotto interno lordo statunitense è stato piuttosto robusto (+0,8 nel terzo trimestre, +0,6 nel quarto), tale incremento è stato originato dalla domanda interna che ha beneficiato del miglioramento delle dinamiche salariali e degli investimenti residenziali. Un ulteriore contributo, nel breve periodo, dovrebbe arrivare da una politica fiscale maggiormente espansiva annunciata a seguito dell'elezione del nuovo Presidente.

L'economia del Giappone è cresciuta nel 2016 più delle previsioni, in lieve accelerazione rispetto all'anno precedente, guidata principalmente dalla domanda interna e dall'approvazione degli incentivi fiscali da parte delle autorità governative. Rimangono leggermente deludenti i consumi, con una crescita dello 0,3%, e gli investimenti. L'inflazione, nonostante gli stimoli di politica monetaria, è risultata fortemente negativa (-0,3%).

Nei principali paesi emergenti, la crescita economica ha subito un netto rallentamento riconducibile sia a cause esterne sia a squilibri interni. Tra le cause principali il già accennato calo della domanda aggregata mondiale, il deprezzamento delle valute di questi paesi come conseguenza di una politica monetaria meno espansiva degli Stati Uniti e l'impatto negativo dovuto alla riduzione dei prezzi delle materie prime.

La Cina, impegnata in numerose riforme, anche per il 2016 si è confermata in crescita secondo gli obiettivi fissati dalle autorità governative (+6,7%). In generale, a trainare la crescita sono state le compravendite immobiliari e i maggiori investimenti pubblici, che hanno bilanciato la frenata delle esportazioni.

Dopo la severa recessione degli ultimi due anni e con una difficile situazione politica, l'economia del Brasile ha continuato a contrarsi anche nel 2016, scontando il calo dei prezzi delle materie prime, una contrazione degli investimenti e i tagli alla spesa pubblica.

La situazione economica della Russia sembra essersi stabilizzata. Il prodotto interno lordo ha segnato una contrazione dello 0,9% (-3,7 % nel 2015) che, oltre alla flessione del prezzo del petrolio, sconta le sanzioni economiche imposte dall'occidente per la crisi ucraina.

Tra le economie emergenti, quasi tutte in difficoltà, l'India, sembra invece rappresentare l'eccezione, con una crescita del PIL molto sostenuta (+6,9%) a fronte di una dinamica assai moderata della produzione industriale. L'improvvisa decisione presa dalle autorità governative sul finire dell'anno di eliminare le banconote di grosso taglio per contrastare l'evasione fiscale e la corruzione, ha peraltro determinato una contrazione dei consumi.

Nell'Area dell'Euro, l'espansione economica si è mostrata moderata ma in graduale miglioramento. La crescita è scaturita da un modesto aumento degli investimenti, maggiori consumi – favoriti dal calo dei prezzi dell'energia e dai miglioramenti dell'occupazione – e crescita delle esportazioni. Per il 2016 l'incremento del PIL nel suo complesso è stato dell'1,7%, con un'inflazione attestata su valori bassi (0,2%) nonostante le condizioni monetarie espansive.

Dati economici Area Euro	2016	2015
PIL <i>(variazioni % su anno precedente)</i>		
Area Euro	1,5	1,9
Germania	1,5	1,5
Francia	1,1	1,2
Italia	0,7	0,6
Spagna	3,1	3,2
Inflazione <i>(variazioni % su anno precedente)</i>		
Area Euro	0,1	0,0
Germania	0,3	0,1
Francia	0,1	0,1
Italia	0,1	0,0
Spagna	-0,6	-0,6

Fonte dati : Prometeia dicembre 2016

Fra i maggiori paesi dell'Area, la Germania ha mostrato una crescita del PIL dell'1,7% - sostenuto dai consumi delle famiglie e dalle esportazioni – pur con un rallentamento degli investimenti industriali - in attesa di condizioni più solide della domanda complessiva - e di quelli immobiliari.

Inferiore alla media dell'Area si è invece rivelata la crescita della Francia (1,2%) che sconta un calo dei consumi delle famiglie ed un rallentamento delle esportazioni, pur in presenza di una crescita degli investimenti delle imprese.

In Spagna, il vuoto politico dei primi dieci mesi dell'anno non ha avuto effetti negativi sulla crescita economica. Sostenuto dalla domanda interna, il PIL è cresciuto del 3,2%, ampiamente sopra la media dell'Area. Tuttavia, il tasso di disoccupazione (20,5%), sebbene in calo, è rimasto su livelli socialmente inaccettabili soprattutto per quanto riguarda la componente giovanile che è rimasta al di sopra del 50%.

Il quadro in Italia

L'andamento positivo del PIL, dopo due anni di recupero (+0,2% nel 2014 e +0,6% nel 2015), conferma che l'economia italiana è in via di consolidamento. In termini congiunturali, la crescita nei primi mesi dell'anno ha accelerato moderatamente (+0,4%), ha ristagnato nel secondo trimestre (+0,1) per poi riprendere slancio nei mesi estivi (+0,3%) grazie al contributo positivo dei consumi e degli investimenti. Secondo le ultime indicazioni, nel quarto trimestre l'attività economica dovrebbe essere aumentata dello 0,2%.

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

Fonte dati : Prometeia dicembre 2016

Questi miglioramenti sono da attribuire soprattutto alla ripresa della domanda interna (+1,3%), attenuata dall'andamento meno favorevole di quella estera. Il trend è stato positivo anche per quanto riguarda l'occupazione, con un aumento del numero degli occupati. A dicembre, grazie agli incentivi e agli effetti del Job Act, si è confermata la tendenza all'aumento del numero degli occupati (+1,1% su base annua, pari a 242 mila unità) e alla graduale riduzione del tasso di disoccupazione, sceso all'11,6%. Si è mostrato leggermente positivo anche l'andamento dei consumi delle famiglie, che hanno beneficiato dell'incremento del reddito disponibile e del miglioramento del mercato del lavoro.

Anche gli investimenti si sono rafforzati (+1,9%), agevolati dalle misure di politica fiscale a supporto delle imprese.

L'inflazione ha registrato una variazione negativa dello 0,1% in media d'anno, risentendo degli effetti della prolungata flessione dei prezzi delle materie prime ed in particolare di quelle energetiche.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

A conferma della ripresa dell'attività economica il settore dei trasporti rafforza, in tutti i suoi comparti, il positivo andamento dell'anno precedente tanto nella mobilità viaggiatori quanto in quella delle merci.

Nel trasporto delle merci estremamente positiva è risultata la crescita nel settore aereo con un incremento delle tonnellate trasportate del 7,1% rispetto al 2015 confermando il trend registrato negli ultimi anni. Lo scalo di Milano Malpensa si conferma al primo posto per la movimentazioni delle merci con 537 mila tonnellate (+7,4%).

Evoluzione positiva anche per il traffico autostradale relativo alla componente veicolare pesante che ha registrato un incremento del 4% (periodo gennaio-settembre 2016) con circa 14 miliardi di veicoli km.

Stabile il trasporto marittimo di container nei principali porti marittimi italiani con circa 20 milioni di Teu.

Anche il settore della logistica è risultato in crescita con una previsione di fatturato di circa 81 miliardi di euro pari ad un incremento dell'1,8% rispetto al 2015. A conferma del buon andamento del settore anche le immatricolazioni di veicoli commerciali con circa 200 mila unità (+50% rispetto all'anno precedente) che hanno beneficiato dei vantaggi fiscali contenuti nella Legge di Stabilità 2016 e alle agevolazioni finanziarie alle imprese per il sostegno agli investimenti (*Nuova Sabatini 2016*).

Nel trasporto passeggeri sono risultati sensibili gli incrementi nel settore aereo con circa 164 milioni di passeggeri trasportati corrispondenti ad un +4,7% rispetto all'anno precedente. La crescita è stata più significativa nella componente internazionale (+6,2%) e, in particolar modo, del traffico UE che ha registrato un incremento del 7,6% rispetto al 2015. Positivo anche l'andamento del traffico nazionale, con un aumento del 2,2% rispetto al 2015. Il sistema aeroportuale della capitale (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) si è confermato al primo posto con oltre 47 milioni di passeggeri trasportati; segue quello milanese (Milano Linate e Milano Malpensa) con circa 29 milioni.

Anche il traffico autostradale nella sua componente veicolare leggera è risultato in crescita realizzando circa 49 miliardi di veicoli km pari ad un incremento del 3,5% (periodo gennaio-settembre 2016). Contesto di crescita che, in parte, trova conferma nel mercato delle auto con un incremento delle immatricolazioni del 15,8%.

Nel trasporto marittimo i passeggeri transitati nel 2016 nei porti italiani sono stati, secondo le stime più recenti, circa 11,4 milioni con un incremento del 2,7% rispetto al 2015. Il porto di Civitavecchia, sempre secondo le stime, si è confermato al primo posto con circa 3,2 milioni di passeggeri movimentati seguito dal porto di Venezia e Napoli rispettivamente con 1,6 e 1,3 milioni di passeggeri.

I risultati di traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Anche la mobilità complessiva in Europa ha beneficiato del percorso di crescita economica stabile (Pil +1,7%) mostrando volumi di traffico, viaggiatori e merci, in leggero aumento.

Considerando tutte le modalità di trasporto i volumi di viaggiatori hanno raggiunto circa i 6.500 miliardi di spostamenti di cui circa il 6,5% hanno riguardato la modalità ferroviaria. Secondo i più recenti dati dell'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) il traffico viaggiatori, espresso in viaggiatori km, si è incrementato di circa l'1% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Tra le più importanti imprese ferroviarie europee la spagnola Renfe è quella che ha realizzato l'incremento più significativo (+5%), mentre per la tedesca DB AG la crescita è stata di poco superiore alla media europea (+1,2%).

Da segnalare come, a seguito della liberalizzazione, il mercato dei servizi bus sulle medie e lunghe distanze stia registrando una forte crescita. In relazione al numero di collegamenti esistenti tra le città la Germania, la Polonia, l'Italia, ma anche la Francia e la Spagna risultano i paesi con un mercato particolarmente vitale, con l'apertura di nuove rotte, l'entrata di nuovi operatori e con l'affermazione di nuove logiche commerciali e di marketing. I prezzi bassi, grazie anche al calo del prezzo del petrolio, hanno in breve sottratto quote di mercato alla ferrovia costringendo in alcuni casi, come la DB AG, a rivedere la propria strategia di sviluppo in senso intermodale.

Nel trasporto delle merci, sempre in relazione a tutte le modalità, in Europa sono stati realizzati circa 3.500 miliardi di volumi merci con una quota ferroviaria pari a circa l'11%. Tenendo presente i dati UIC il traffico

ferroviario delle merci, espresso in tonnellate km, è risultato in contrazione di circa il 3,8%. Tutte le maggiori imprese ferroviarie hanno registrato delle contrazioni nei volumi di traffico in particolare la spagnola Renfe (-8,7%), la tedesca DB AG (-3,5%) e la francese SnCF (-1,7%).

RAPPORTO CON I CLIENTI

Passeggeri - Mercato

Il 2016 è stato caratterizzato da un incremento dell'offerta del segmento Mercato in presenza di un contesto fortemente competitivo del segmento Alta Velocità caratterizzato da azioni significative condotte dal competitor sul pricing e sull'offerta.

La politica di pricing per tutti i prodotti del segmento è stata condotta in continuità in una logica di *premium price* offrendo alla clientela la consolidata struttura di gamma: Base, Economy e Super Economy, mix di flessibilità e convenienza. Accanto alla gamma di riferimento sono state altresì confermate tutte le tipologie di offerta: Speciale 2x1, per viaggiare in 2 al prezzo di 1 tutti i sabato e in occasione di particolari ricorrenze; Bimbi Gratis, dedicata alle famiglie e che consente ai minori di 15 anni di viaggiare gratuitamente; CartaFreccia Special, dedicata ai clienti fidelizzati, che assicura uno sconto del 50% per viaggi effettuati il martedì, il mercoledì ed il giovedì dalle ore 11.00 alle ore 14.00 piuttosto che le CartaFreccia Young e Senior, dedicate rispettivamente a viaggiatori under 26 anni e over 60, con uno sconto differenziato al momento dell'acquisto del 30% o del 50% nel corso dell'anno. Per i viaggi a bordo delle Freccie sono state inoltre confermate le offerte Andata e Ritorno in giornata e Andata e Ritorno Weekend, con la novità del prezzo promozionale di 89,00 € per i viaggi andata e ritorno in giornata in Standard a bordo dei treni Frecciarossa sulla relazione Roma – Milano.

Nel corso dell'anno è stata proposta al mercato l'offerta commerciale Speciale AV con sconti fino al 50% per viaggi da/per Verona, Rovereto, Trento, Bolzano, Brescia e per le relazioni Frecciargento della Puglia e della Calabria, da Settembre 2016, per viaggi da/per Milano.

Inoltre, in occasione del Giubileo, Trenitalia, ha lanciato un'offerta commerciale dedicata ai viaggiatori con destinazione Roma, A/R Speciale Giubileo, con uno sconto al momento dell'acquisto del 30% sulla tariffa Base sostituita da Speciale Roma da giugno 2016 con il medesimo sconto senza il vincolo dell'acquisto del viaggio di andata e ritorno.

A partire dal mese di giugno 2016 sono stati lanciati i servizi intermodali Freccia+bus denominati "Freccialink", con l'obiettivo di estendere la qualità ed il comfort dei collegamenti Freccie a località non raggiunte da tale tipologia di treni. Questa iniziativa si inquadra nell'obiettivo più generale di Trenitalia di favorire la mobilità integrata collettiva sottraendola al trasporto privato, intercettando nuovi bacini di traffico. L'iniziativa ha interessato le rotte: Firenze – Siena, Firenze – Perugia, Salerno – Potenza – Matera, Roma – L'Aquila, vendibili esclusivamente in connessione con i treni Freccia, dal cambio orario di dicembre 2016, è stata estesa alle rotte turistiche invernali da/per Cortina d'Ampezzo (interscambio treno-bus a Venezia M.), Courmayeur (interscambio a Torino P.S.) e Madonna di Campiglio (interscambio a Verona e a Trento). Il prezzo di lancio è di 10€.

Nel corso del 2016 sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei Buoni sconto elettronici: buono sconto in occasione di particolari eventi, ricorrenze e per determinati periodi di viaggio, e le campagne CartaFreccia Buon compleanno, Rinnova i consensi, Passaparola e CartaFreccia prepagata.

Il programma di Loyalty continua a registrare un alto gradimento ed il numero di soci a fine 2016 ha superato i 6 milioni.

Nel 2016, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, sono state confermate le iniziative nel campo del marketing sportivo del Frecciarossa con Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Sassuolo, Lazio e Napoli.

In generale, i risultati qualitativi raggiunti nell'anno possono essere così sintetizzati: la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 97,1% (96,8% nel 2015). I dati di soddisfazione della clientela, sempre del segmento Mercato, rilevati da soggetti esterni alla Società, evidenziano, a fine anno, un miglioramento nel livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 93.6% (93.3% nel 2015).

- **Frecciarossa**

Nel 2016 sono proseguite le messe in esercizio commerciale dei nuovi treni Frecciarossa 1000, utilizzati sulla rotta Torino-Salerno secondo due linee di azione:

- *l'upgrading* di treni già effettuati con ETR500;
- l'introduzione di nuovi treni commerciali nelle fasce di punta della domanda;

Ciò ha consentito benefici anche su altre rotte attraverso il processo di trasferimento dell'ETR500 sulla Trasversale Padana dove, a partire da gennaio 2016 e con aumento progressivo in corso d'anno, è stato introdotto il prodotto e lo standard di servizio Frecciarossa. A fine anno circa il 60% dell'offerta Freccie sulla rotta era effettuato con Frecciarossa.

Nell'ambito del processo di upgrading si è consolidata la presenza del Frecciarossa sulla rotta Venezia-Roma/Napoli/Salerno, grazie anche ai treni incrementali; inoltre è stata avviata, in via sperimentale, una coppia di collegamenti diretti Frecciarossa, operativi solo nei week end da Milano a Brindisi/Lecce. E' seguita l'attività di consolidamento dei servizi WIFI.

E' stato avviato, al fine del miglioramento della fruizione dei servizi WIFI, un progetto di upgrading dei treni ETR500 con installazione di nuovi modem 4G più performanti e in grado di lavorare sulle nuove bande LTE. Si prevede il completamento dell'intera flotta ETR 500 entro dicembre 2017.

E' stato rinnovato il portale FRECCE, il nuovo portale wifi di bordo, unico per tutti i treni AV, con offerta completamente gratuita di film, programmi TV, musica e news sui principali fatti del giorno, informazioni di viaggio aggiornate in tempo reale e connessione internet WIFI. A Gennaio è stata anche lanciata la nuova App "portale FRECCE" con gli stessi servizi del portale Web, scaricabile gratuitamente da Apple Store e Google Play.

Al 31 dicembre 2016 le registrazioni al portale FRECCE hanno superato gli 800.000 clienti e sono stati visualizzati oltre 1,6 mln di contenuti (Cinema, musica, news) di cui circa l'80% su Frecciarossa. Circa il 18% dei clienti ogni giorno si connette al portale FRECCE durante il proprio viaggio a bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento.

Oltre alla consueta attività di ottimizzazione e continuo arricchimento dei palinsesti dei monitor di bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento, è stato concluso il progetto per l'affinamento delle logiche di erogazione dei contenuti garantendo così la possibilità di georeferenziazione delle schermate, erogazioni ad intervalli temporali certi, personalizzazione palinsesto per corsa commerciale. E' stato effettuato un upgrade del sistema di annunci audio per consentire annunci più tempestivi e maggiormente orientati ai clienti.

La percentuale dei treni Frecciarossa giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 97,92% (97,72% nel 2015) in lieve miglioramento rispetto all'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla Società, evidenziano, a fine anno, un livello gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 95,2%, in linea rispetto al precedente esercizio (95%).

- **Frecciargento**

Nel 2016 la disponibilità di materiali Frecciargento, a seguito del processo di upgrading da Frecciargento ETR600 a Frecciarossa ETR500 sulla rotta Venezia-Roma/Napoli/Salerno, ha permesso di:

- potenziare l'offerta sulla rotta Verona-Roma, che è passata da 14 a 16 collegamenti al giorno
- entrare in nuovi mercati grazie all'attivazione di collegamenti diretti tra Bolzano-Trento-Verona e Napoli, tra Roma e Mantova e tra Roma e Bergamo.

A fine anno è stato velocizzato il collegamento Roma – Reggio Calabria di circa 30 minuti grazie all'instradamento via Napoli Afragola.

La percentuale dei treni Frecciargento giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 98,6% (98,7% nel 2015) sostanzialmente in linea con l'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 92,5% (92,8% nel 2015).

- **Frecciabianca**

A gennaio 2016 è stato avviato il graduale processo di upgrade dell'offerta sull'asse Torino – Milano – Venezia/Udine/Trieste tramite la progressiva trasformazione dell'offerta Frecciabianca in offerta Frecciarossa con l'utilizzo di materiale rotabile ETR 500.

A partire dal cambio orario di Dicembre 2015 l'intera offerta Roma - Reggio Calabria è stata effettuata con materiale ETR 470. Il processo di sostituzione del materiale rotabile sulla direttrice Tirrenica Sud ha consentito di proporre l'intera offerta Frecciabianca sulla Roma - Genova con materiale ETR 460. Sulla flotta materiale ordinario Frecciabianca è stata avviata la modifica del sistema di illuminazione interno passando dal neon alla tecnologia LED, garantendo una maggiore luminosità, un migliore comfort di viaggio ed una migliore resa

estetica degli arredi interni, oltre a conseguire obiettivi di risparmio energetico e miglioramento funzionale dei sistemi elettrici di bordo.

Sono proseguiti i processi di omogeneizzazione della livrea Frecciabianca con estensione alla flotta ETR470.

Anche sui Freccia Bianca è stato effettuato un upgrade del sistema di annunci audio. La percentuale dei treni Frecciabianca giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata, a fine anno, del 96,3% (94,9% nel 2015) in crescita rispetto all'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 90,8% (91,5% nel 2015).

- **Internazionale**

Per il 2016 è stata confermata l'offerta dei collegamenti Italia-Svizzera che però ha visto la progressiva sostituzione, sull'asse Milano - Zurigo e Lucerna, del materiale ETR610 in luogo di quello dell' ETR470. Sono stati avviati i palinsesti dedicati al prodotto Euro City per la diffusione di contenuti commerciali sui monitor di bordo. A partire da giugno 2016, inoltre, è stata incrementata l'offerta con un nuovo collegamento Milano - Basilea via Lucerna.

Passeggeri Servizio Universale

In linea con quanto previsto dal Contratto di servizio per la lunga percorrenza 2009-2014, l'atto aggiuntivo/ricognitivo 2015/2016 ha confermato il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Anche per il 2016 sono state mantenute le offerte Economy e Super Economy per i treni Intercity e Notte con *price point* dedicati e l'offerta commerciale Notte + AV che prevede un prezzo agevolato per il viaggio a bordo dei treni AV Frecciarossa e Frecciargento con origine o destinazione Napoli e Roma in combinazione con un collegamento Notte da o per la Sicilia e la Calabria.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale ed Altro, giunti a destinazione puntuali o con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata 96,1 (95,8% 2015) in miglioramento rispetto all'anno precedente. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 85,6% (84,4% nel 2015).

Trasporto Regionale

I contratti di servizio, buona parte scaduti al 31 dicembre 2014 ed in regime di continuità, sono stati in gran parte rinnovati nel corso del 2016.

In particolare sono stati rinnovati per 6+3 anni, (2015 - 2023) i contratti con le Regioni Abruzzo, Campania, Marche, Toscana e Veneto; per sei anni (2015 - 2020), i contratti con le Regioni Lazio e Umbria; per tre anni (2015 - 2017) il contratto con la Regione Liguria e due anni (2016 - 2017), il contratto con la Regione Puglia.

Sono stati sottoscritti inoltre i contratti di servizio con affidamento per nove anni (2016 al 2024) con le Province Autonome di Trento e Bolzano (dicembre 2015).

Con la Regione Emilia Romagna è stato sottoscritto il contratto di servizio ponte per il periodo luglio 2016 - dicembre 2018; il servizio dal 2019, e per i successivi 15 + 7,5 anni, è stato assegnato con procedura ad evidenza pubblica al raggruppamento temporaneo di imprese tra Trenitalia e TPER.

Sono in fase di negoziazione il rinnovo del contratto di servizio per 6+3 anni con la Regione Basilicata ed i Contratti di servizio con affidamento diretto con le Regioni Sicilia (per dieci anni) e Sardegna (per nove anni).

Sono state avviate le attività di negoziazione con le regioni Molise e Calabria, con le quali si ipotizza la sottoscrizione di un rinnovo triennale e con la regione Valle d'Aosta, con la quale si ipotizza la sottoscrizione di un contratto ponte per successivo affidamento con procedura di gara.

Il Contratto con la regione Friuli Venezia Giulia scadrà il prossimo 31 dicembre 2017, mentre con la Regione Piemonte, il cui contratto di servizio è scaduto il 31 dicembre 2016, è stata formalizzata l'intesa per la sottoscrizione di un atto ponte.

Nell'ambito del Contratto di Servizio con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti restano oramai i soli servizi cosiddetti Indivisi dell'area nord-est (prevalentemente Verona-Brennero e Trieste-Venezia).

I risultati ottenuti negli ultimi due anni hanno garantito alla società una rinnovata fiducia da parte dei Clienti Istituzionali; sono state infatti valutate positivamente le proposte commerciali avanzate, in termini di qualità dell'offerta di servizi, di contenimento dei costi, come pure di investimenti per il rinnovo della flotta e delle tecnologie di bordo.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 - 5 minuti è risultata pari al 96,6%, in netto miglioramento rispetto allo scorso anno (95,4%) – Puntualità Trenitalia (standard B1).

I dati di *customer satisfaction* hanno registrato progressi sostanziali: il gradimento del viaggio nel suo complesso da parte della clientela ha raggiunto il 79,6% nel 2016 rispetto al 76,1% del 2015 e, più in particolare, la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali ha conosciuto un rilevante incremento, passando dal 62,6% del 2015 al 65,6 % del 2016.

Al fine di migliorare la qualità del servizio e facilitarne la fruibilità, nonché ridurre e contrastare fenomeni di evasione ed elusione, sono state intraprese una serie di iniziative; in particolare:

- sono stati eliminati i biglietti a fascia cartacei; tutti i titoli di viaggio venduti sono quindi elettronici e riportano l'indicazione dell'origine e destinazione del viaggio;
- il periodo di utilizzo dall'acquisto del biglietto di corsa semplice regionale è passato da 60 giorni ad un solo giorno, scelto al momento dell'acquisto e riportato sul biglietto;
- il periodo di validità dalla validazione è stato ridotto da 6-24 ore a 4 ore;
- l'anticipo dell'acquisto dei biglietti di corsa semplice regionale è stato esteso da due a quattro mesi prima del viaggio e fino a 5 minuti (anziché 20) prima della partenza del treno, anche sui canali digitali;
- è stata inoltre eliminato l'obbligo di stampare su carta l'abbonamento acquistato sui canali digitali ponendo come punto d'arrivo la completa digitalizzazione e smaterializzazione del biglietto attraverso l'adozione di strumenti, come le smart card, che agevolano i percorsi di integrazione, anche tariffaria, tra le diverse modalità di trasporto;

- è stato completato il progetto di sostituzione delle vecchie self service con l'installazione di 1.334 nuovi apparati dislocati nei principali punti di traffico, alcuni dei quali, come le università e i centri fieristici, interessati da rilevanti flussi. Le nuove self service garantiscono una notevole facilità di utilizzo da parte della clientela e permettono di acquistare tutta l'offerta commerciale nazionale della Società, oltre che in contanti, anche con carte di credito e di debito;
- è stata completata l'installazione delle nuove validatrici che consentono, tra l'altro, di utilizzare anche nuove modalità di riconoscimento dei biglietti quale, ad esempio, la lettura del codice a barre e del microchip.

Cargo

Il trasporto delle merci continua ad essere influenzato dalle incertezze e dalle difficoltà dello scenario macroeconomico con alcuni settori che cominciano a mostrare segni di limitata ripresa come quelli *automotive*, siderurgico e della meccanica strumentale.

Il 2016 è stato l'anno in cui si è messo in atto un importante processo di rilancio del settore Cargo con la creazione del Polo delle Merci e della Logistica che si prefigge l'obiettivo dell'aumento della quota del trasporto per ferrovia.

Il traffico convenzionale è stato nel suo complesso in flessione nonostante i segnali positivi provenienti da alcuni settori ad elevata vocazione ferroviaria quali *automotive* e siderurgico; sul risultato complessivo hanno pesato negativamente le difficoltà dei settori della chimica e delle materie prime per la situazione congiunturale non favorevole e per la riduzione dei traffici da parte di alcuni clienti.

Il combinato ha, pressoché, riconfermato i risultati dell'anno precedente chiudendo con una lieve flessione del trasportato sostenuto da un lieve incremento dei traffici nazionali da e verso i porti e stabilità di quelli terrestri. Nell'ambito di questo scenario il risultato complessivo della Divisione Cargo si è attestato ad un - 3,3% di ricavi complessivi rispetto al 2015.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA**Conto economico**

In data 21 dicembre è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale di Trenitalia che prevedeva, con efficacia 1 gennaio 2017, l'assegnazione di parte del proprio patrimonio in favore di Mercitalia Rail srl attraverso lo scorporo del ramo d'azienda Cargo. L'operazione si inserisce nell'ambito del Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS e, attraverso un'apposita struttura societaria dedicata, si pone come obiettivo il rilancio del business Cargo. L'operazione era stata portata all'attenzione dell'assemblea dei Soci del 26 ottobre che aveva approvato il progetto di scissione.

In coerenza con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 5 "Attività non Correnti possedute per la vendita e Attività Operative Cessate", nel conto economico i componenti positivi e negativi di reddito del Ramo in argomento sono rappresentati in un'unica riga denominata: "risultato del periodo delle attività cessate" (*discontinued operation*). Concorrono al risultato della "*discontinued operations*" anche le circa 500 persone che, pur non rientrando nel perimetro del ramo scisso, fanno parte del più ampio progetto di riorganizzazione del settore Cargo e che lasceranno la società entro i primi mesi del 2017 verso altre società del Gruppo.

importi in milioni di Euro

	2016	2015	Variazione
Ricavi operativi	5.078,7	5.114,3	(35,6)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	4.858,2	4.870,1	(11,9)
- Altri proventi	220,5	244,2	(23,7)
Costi operativi	3.684,2	3.633,9	50,4
Costo del personale	1.647,8	1.655,6	(7,8)
Altri costi netti	2.036,4	1.978,2	58,2
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.394,5	1.480,4	(86,0)
Ammortamenti	1.037,7	959,0	78,7
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	24,3	9,6	14,7
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	332,5	511,9	(179,3)
Proventi ed oneri finanziari	104,3	131,5	(27,2)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	228,2	380,3	(152,1)
Imposte sul reddito	36,1	31,1	5,0
RISULTATO DEL PERIODO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	192,2	349,3	(157,1)
Risultato del periodo delle attività cessate	(75,4)	(119,2)	43,8
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	116,8	230,1	(113,2)

L'esercizio 2016 registra un Risultato Netto positivo pari a 116,8 milioni di euro rispetto ad un risultato positivo del 2015 di 230,1 milioni di euro. Il Margine Operativo Lordo evidenzia un decremento di circa 86 milioni di euro, passando da 1.480,5 milioni di euro del 2015 a 1.394,5 milioni di euro del 2015 (-5,8%), così come è in lieve flessione (-1,4%) rispetto all'anno precedente l'incidenza del Margine operativo lordo (EBITDA) che passa al 27,5% rispetto al 28,9% fatto registrare nel 2015; si evidenzia, quindi, una sostanziale tenuta della performance della gestione industriale.

Per quanto attiene al risultato delle Attività cessate, si fa rinvio alla specifica nota della Nota integrativa in cui sono evidenziati i componenti positivi e negativi di reddito che contribuiscono a tale risultato.

Il risultato operativo si attesta a 332,5 milioni di euro, in calo rispetto allo scorso esercizio (511,9 milioni di euro), con un'incidenza sui ricavi operativi pari al 6,5%, anch'esso in calo rispetto all'esercizio precedente (10,0%).

Il risultato economico 2016 risente, lato ricavi, del mutato scenario socio-economico; sostanziale stabilità e, in alcuni periodi, calo della domanda di mobilità, a seguito anche degli attentati terroristici; riduzione del prezzo del petrolio con restituzione di competitività all'auto e all'aereo; pressione sul *pricing* del sistema AV da parte del competitor ferroviario. E' bene, comunque, ricordare come l'anno 2015 abbia risentito molto positivamente della domanda di mobilità correlata all'EXPO2015 di Milano, mentre le presenze legate all'evento giubilare di Roma, nel 2016, non si sono manifestate nelle dimensioni attese.

Lato costi invece, il risultato economico riflette gli effetti economici di alcune modifiche di scenario riguardanti il costo dell'energia elettrica. I provvedimenti adottati in materia di costo dell'energia elettrica da trazione (Delibere AEEGSI 654/2015 e 668/2015) hanno determinato un incremento del costo dell'energia per il 2016 per i servizi a Mercato della Divisione Long Haul pari a circa 46 milioni di euro rispetto al 2015, solo parzialmente compensato dalla riduzione dei costi per il servizio universale del Trasporto Regionale e Lunga Percorrenza per circa 15,8 milioni di euro. I costi operativi risentono poi dell'incremento dell'offerta AV (l'intero settore mercato aumenta la sua produzione del 7,1%). Gli ammortamenti riflettono l'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile con particolare evidenza per i nuovi ETR 1000 e per le consegne dei trasporto regionale.

Ricavi operativi

Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un decremento dello 0,2% attestandosi, a fine esercizio, a 4.858,2 milioni di euro rispetto ai 4.870,1 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2016	2015	Differenza %
Ricavi da Traffico	2.768,8	2.819,8	-1,8%
Ricavi da Contratto di Servizio	1.923,1	1.891,9	1,6%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	166,3	158,4	5,0%
Totale	4.858,2	4.870,1	-0,2%

Ricavi da Traffico

I ricavi da traffico si decrementano complessivamente di circa 51 milioni di euro (-1,8%) con dinamiche diverse tra il traffico passeggeri Long Haul (-86,6 milioni di euro pari ad un -4,3%) e il traffico passeggeri Regionale (+35,6 milioni di euro pari a +4,3%).

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

Ricavi da Contratto di Servizio

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) si incrementano di 31,2 milioni di euro (+1,6%) rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto riguarda i corrispettivi del contratto di servizio della Media Lunga Percorrenza non si registrano variazioni. Nel corso dell'anno è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo/ricognitivo 2015/2016 che ha confermato il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il livello di corrispettivi dei precedenti esercizi. E' stato inoltre definito il nuovo contratto di servizio che coprirà il decennio 2017-2026 il cui iter sta attraversando le varie fasi di approvazione prima della definitiva firma. Anche i corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi del Triveneto rimangono sostanzialmente invariati, mentre i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni (pari ad euro 1.676,5 milioni) registrano un incremento, pari a circa 31 milioni di euro, dovuto, in parte, alla rilevazione sull'esercizio 2015 di rettifiche correlate alla negoziazione delle chiusure dei vecchi contratti intervenute in corrispondenza della loro scadenza ed, in parte, ai maggiori corrispettivi dalla Regione Lazio connesso all'incremento dei servizi correlati al Giubileo (+15 milioni di euro).

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

Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto

I ricavi da altri servizi collegati al trasporto registrano un incremento complessivo di 7,9 milioni di euro rispetto al 2015. Tale incremento deriva prevalentemente dall'incremento della voce noli di materiale rotabile (8,6 milioni di euro) sia nei confronti di terzi (+6,3 milioni di euro) e riferibili al noleggio degli ETR 610 verso SBB, sia verso società del Gruppo (+2,3 milioni di euro), in particolare per i noleggi verso la controllata Thello. Si registra invece una riduzione dei corrispettivi per manutenzione materiale rotabile conto terzi di circa 1 milione di euro.

Altri Proventi

Gli Altri Ricavi registrano un decremento di 23,7 milioni di euro rispetto al 2015. Di seguito si riportano le principali variazioni, per la maggior parte ascrivibili alla modifica intercorsa tra i due esercizi contabili nella gestione di alcune partite quali:

- decremento penali a fornitori per inadempimenti contrattuali per 17,7 milioni di euro;

- decremento di provvigioni attive su vendita biglietti per 2,8 milioni di euro;
- decremento netto irregolarità di viaggio per 2,7 milioni di euro.

Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un incremento, rispetto al 2015, pari a 50,4 milioni di euro (+1,4%). Tale incremento è determinato dalle dinamiche riportate qui di seguito.

Il **costo del personale** registra un miglioramento di 7,8 milioni di euro (-0,5%). Tale riduzione è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto, quali:

- minori costi per riduzione di 182 risorse dell'organico medio (FTE), con un effetto positivo di circa 10,6 milioni di euro;
- maggiori costi per 9,3 milioni di euro per effetto dell'incremento del costo unitario medio a seguito della piena applicazione del contenuto economico previsto dal contratto collettivo di lavoro;
- minori oneri sociali per gli sgravi contributivi riconosciuti sui premi di produzione per 5,0 milioni di euro.
- minori incentivi all'esodo erogati per complessivi 3,2 milioni di euro;
- maggiori costi collegati al personale per 1,7 milioni di euro.

Gli **altri costi**, al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile, registrano un incremento pari a 58,2 milioni di euro (+2,9%). Su tale voce hanno influito principalmente:

- maggiori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 88,2 milioni di euro per effetto di:
 - a) incremento dei costi di accesso all'infrastruttura, la cui variazione è di 36,6 milioni di euro, in massima parte conseguenti all'incremento dell'offerta commerciale AV;
 - b) maggiori costi per energia elettrica per la trazione, pari a 36,1 milioni di euro, riconducibile essenzialmente all'applicazione della Delibera AEEGSI;
 - c) maggiori costi di pulizia del materiale rotabile per 6,4 milioni di euro;
 - d) maggiori costi per autoservizi sostitutivi per 4,1 milioni di euro;
 - e) maggiori costi per servizi di manovra per 5,0 milioni di euro a seguito di alcune operazioni di esternalizzazione verso società del Gruppo;
- minori costi dei materiali, per complessivi 31,5 milioni di euro, derivanti dalla riduzione del valore dei consumi (12,5 milioni di euro) nel settore manutenzione e dalla minor incidenza, a conto economico, di alcune operazioni di rottamazione dei materiali obsoleti;
- minori costi collegati al processo di manutenzione del materiale rotabile, pari a 37,6 milioni di euro, riconducibili alla progressiva riduzione dell'età media del materiale rotabile in circolazione ed alla minore attività di manutenzione ciclica;
- minori costi verso altre imprese ferroviarie in concessione per servizi integrati per 7,2 milioni di euro;
- maggiori costi per i servizi a bordo treno (+8,3 milioni di euro) per i servizi di ristorazione e di *welcome drink* legati all'incremento della domanda servita e all'estensione all'intera flotta AV del nuovo modello di ristorazione;
- maggiori costi relativi ai servizi informatici per 6,8 milioni di euro derivati principalmente dalla messa in esercizio di nuovi sistemi;

- minori costi di servizi amministrativi (contabilità, tesoreria e amministrazione personale) e per *facilities* per 8,3 milioni di euro;
- minori costi per premi assicurativi per 2,1 milioni di euro;
- minori costi per provvigioni alle agenzie per 2,5 milioni di euro;
- decremento dei costi capitalizzati per attività di manutenzione straordinaria, ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile per complessivi 46,5 milioni di euro;

Ammortamenti

Gli ammortamenti si incrementano di 78,7 milioni di euro. Tale variazione è determinata da un incremento lordo pari a 87 milioni di Euro nel quale sono compresi 49 milioni di Euro dovuti al maggior ammortamento della manutenzione ciclica e circa 30 milioni per la messa in esercizio del nuovo materiale rotabile e da alcune operazioni di *revamping*. Gli ammortamenti delle altre attività, materiale e immateriali, si sono incrementati di ulteriori 10 milioni di Euro di cui circa 4,3 riferiti allo sviluppo software. Gli ammortamenti derivanti dalle capitalizzazioni degli anni precedenti si sono invece ridotti di circa 10 milioni di Euro.

Svalutazioni e perdite di valore

Le svalutazioni e perdite di valore si incrementa di 14,7 milioni di euro; tale variazione è prevalentemente riconducibile alla svalutazione di materiale rotabile.

Gestione finanziaria

Il risultato della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 27,2 milioni di euro. Tale risultato è essenzialmente ascrivibile alla componente oneri finanziari, che evidenzia un miglioramento di 34,0 milioni di euro, parzialmente compensata dalla diminuzione dei proventi finanziari per 6,8 milioni di euro.

Il decremento dei proventi finanziari è dovuto prevalentemente alla riduzione della voce proventi da partecipazione per la rilevazione nell'esercizio 2015 dei dividendi distribuiti dalla società Cisalpino per un valore pari a 15 milioni di euro; detta riduzione è stata parzialmente bilanciata dall'incremento degli interessi attivi sul credito IVA da Controllante per 4,8 milioni di euro e dall'incremento dei proventi finanziari da strumenti derivati (*Collar e Fair Value Hedge*) per 3,8 milioni di euro.

Per quanto attiene all'andamento degli oneri finanziari legati al servizio del debito sui finanziamenti a medio e lungo termine, si registra complessivamente un miglioramento di 41,0 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del relativo tasso medio complessivo di indebitamento, passato dal 2,36% dell'esercizio 2015 all'1,51% dello stesso periodo 2016. Detto risultato è anche la conseguenza di un maggiore peso della componente di indebitamento a breve termine, meno onerosa, nonché dell'introduzione di nuovi contratti SWAP entrati in vigore a fine 2015, stipulati a tassi vantaggiosi rispetto ai contratti di copertura giunti a scadenza al termine del 2015.

Si evidenziano, inoltre, minori oneri per perdite su cambi non realizzate per 7,1 milioni di euro; la variazione è riconducibile alla rivalutazione del cambio del franco svizzero verso l'euro avvenuta nel 2015 e al conseguente effetto su una porzione di debito finanziario in portafoglio nella valuta specifica.

L'*Interest cost* del TFR si decrementa complessivamente di 1,2 milioni di euro, prevalentemente per l'effetto dovuto alla diminuzione del tasso medio applicato, passato dal 1,34% del 2015 allo 0,67% del 2016.

Si segnala infine l'effetto negativo, per 16,4 milioni di euro, delle svalutazioni delle partecipazioni riferite alla società Thello Sas, a seguito delle perdite da questa realizzate.

Imposte sul reddito

Il carico fiscale del periodo si incrementa di 5,0 milioni di euro. L'incremento è dovuto ai seguenti fattori:

- le imposte sul reddito (IRES e IRAP) presentano una diminuzione complessiva di circa 14 milioni di euro ascrivibile alla riduzione del risultato imponibile;
- la variazione netta delle imposte differite e anticipate è pari a +19,4 milioni di euro: rispetto all'esercizio 2015, interessato da un rilevante beneficio (circa 16,5 milioni) per l'adeguamento del fondo imposte differite derivante dalla variazione dell'aliquota IRES, il 2016 presenta adeguamenti delle imposte differite attive di circa 2,9 milioni di euro.

Le imposte dell'anno 2016 e 2015 sono state allocate tra attività continuative e attività cessate sulla base dei relativi risultati

Stato patrimoniale riclassificato

I dati 2016 riflettono l'applicazione dell'IFRS 5. Ai fini di una migliore comparabilità anche i dati 2015 sono stati coerentemente riesposti ed indicati come "proforma". I dati al 31 dicembre 2015 non riclassificati sono stati indicati come "31.12.2015 bilancio depositato".

Le variazioni ed i relativi commenti nel seguito riportati sono relativi alle variazioni tra il 2016 ed il 2015 proforma.

<i>importi in milioni di Euro</i>	31.12.2016	31.12.2015 Proforma	31.12.2015 Bilancio depositato	Variazione
ATTIVITA'				
Capitale circolante netto gestionale	145,1	402,9	579,6	(257,7)
Altre attività nette	(140,6)	(213,2)	(234,0)	72,5
Capitale circolante	4,5	189,7	345,6	(185,2)
Immobilizzazioni tecniche	9.763,0	9.366,5	9.684,1	396,5
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	49,5	49,5	143,1	(0,0)
Capitale immobilizzato netto	9.812,5	9.416,0	9.827,3	396,4
TFR	(767,8)	(807,8)	(918,8)	40,1
Altri fondi	(203,0)	(221,7)	(233,2)	18,7
TFR e Altri fondi	(970,8)	(1.029,5)	(1.152,0)	58,7
CAPITALE INVESTITO NETTO	8.846,2	8.576,2	9.020,8	270,0
COPERTURE				
Posizione finanziaria netta	6.727,1	6.524,6	6.714,6	202,5
Mezzi propri	2.378,5	2.306,2	2.306,2	72,3
Attività e Passività destinate alla vendita	(259,4)	(254,6)	0,0	(4,8)
COPERTURE	8.846,2	8.576,2	9.020,8	270,0

Capitale investito Netto

Il Capitale Investito Netto registra un incremento di 270,0 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015. Tale incremento è dovuto all'aumento del capitale immobilizzato netto per 396,5 milioni di euro e del TFR e degli Altri Fondi per 58,7 milioni di euro, parzialmente compensato dalla riduzione del capitale circolante per 185,2 milioni di euro.

Capitale Circolante netto gestionale: il Capitale Circolante Netto gestionale si decrementa di 257,7 milioni di euro; tale variazione è dovuta prevalentemente a:

- decremento di circa 511,2 milioni di euro dei crediti commerciali, gran parte dei quali (478,6 milioni di euro) nei confronti delle Regioni e del MEF per corrispettivi da contratti di servizio; tale diminuzione è da attribuirsi al miglioramento del credito scaduto verso le Regioni a Statuto Ordinario che si è ridotto di circa 350,6 milioni di euro assestandosi 324,5 milioni di euro. Il credito verso il MEF si è ridotto di circa 173,2 milioni di euro. Va tuttavia evidenziato che nei confronti della committenza Pubblica sia per i servizi resi verso il MIT a valere sul contratto verso le Regioni a Statuto Speciale (scaduto euro 287,9 milioni), sia per i servizi residui e relativi al Contratto Media Lunga percorrenza (scaduto euro 60 milioni), il credito complessivamente scaduto ammonta a Euro 347,9 milioni.

Questo risultato, migliore rispetto agli esercizi precedenti, è dovuto alle idonee procedure, anche legali, finalizzate alla riscossione dei crediti che, in alcuni casi, si sono concluse con la stipula di piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato. Si segnala, infine, un'ulteriore riduzione degli altri crediti commerciali (32,7 milioni di euro). Nei confronti della committenza Pubblica Stato sono in fase di finalizzazione le opportune attività di ricognizione del credito che dovranno portare, verosimilmente, alla conseguente liquidazione. Su tali ultimi crediti la società ha effettuato le necessarie ed opportune valutazioni;

- riduzione dei debiti commerciali per 254,1 milioni di euro; tale variazione riflette l'andamento dei flussi connessi al minor volume di investimenti effettuati nell'esercizio 2016 rispetto all'esercizio precedente e ad una contabilizzazione degli stessi investimenti meno marcata sul fine anno 2016;
- le giacenze di magazzino rimangono sostanzialmente invariate.

Le **Altre Attività (Passività) Nette**: si incrementano di 72,5 milioni di euro, prevalentemente per effetto dell'incremento netto del credito IVA per 98,3 milioni di euro derivante dall'applicazione dello "split payment". La Società, che ha rilevanti rapporti con Regioni e MEF, è strutturalmente a credito IVA; si segnala, altresì, che nel corso dell'esercizio 2016 sono stati incassati i crediti Iva maturati nel corso dei primi tre trimestri del 2015 pari a circa 151,5 milioni di euro;

L'incremento dei crediti è parzialmente compensato dall'aumento dei debiti verso il personale (38,1 milioni di euro) per effetto della sottoscrizione del rinnovo del contratto ferroviario avvenuta nel 2016.

Capitale Immobilizzato Netto: registra un incremento di 396,5 milioni di euro, dovuta principalmente agli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio per 1.501,2 milioni di euro, ivi inclusa la manutenzione ciclica, parzialmente compensati dagli ammortamenti di periodo per 1.037,7 milioni di euro e dai contributi in conto impianti ricevuti per 54,2 milioni di euro.

TFR e Altri fondi: i Fondi si riducono di 58,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2015; tale variazione è dovuta principalmente a:

- decremento del Fondo TFR per 40,1 milioni di euro in conseguenza dell'utilizzo del Fondo TFR per 44,4 milioni di euro per cessazioni del rapporto di lavoro e anticipazioni corrisposte, i cui effetti sono parzialmente compensati dall'*Interest cost* per 9,3 milioni di euro e dalla rilevazione della perdita attuariale per 3,5 milioni di euro. Il valore della perdita attuariale è principalmente correlato alla modifica del tasso di attualizzazione del Fondo.

- decremento dei fondi accantonati nel 2015 a fronte della stima del rinnovo del contratto nazionale di lavoro (Rinnovo Contrattuale), per 11 milioni di euro, riclassificato nei debiti verso il personale.

Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 6.727,1 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2016, un peggioramento di circa 202,5 milioni di euro. La gestione corrente ha generato un "flusso di cassa" positivo per 1.087,1 milioni di euro. Il flusso della gestione corrente ha risentito degli effetti positivi derivanti dal miglioramento degli incassi da parte delle Regioni e del MEF per la regolazione finanziaria dei crediti per corrispettivi a valere sui Contratti di Servizio.

Il flusso della gestione corrente è stato principalmente assorbito per 1.324,3 milioni di euro dal pagamento degli investimenti (al netto della ciclica) che si raffronta con i 915,4 milioni di euro del 2015 e per 92,1 milioni di euro dalla gestione finanziaria, mentre ha beneficiato per 54,2 milioni di euro di contributi in conto investimento e per 151,5 milioni di euro dei rimborsi IVA; l'esercizio si chiude complessivamente con un assorbimento di liquidità per 202,5 milioni di euro.

La Società, nel corso dell'esercizio 2016, ha fatto altresì fronte al rimborso di prestiti a medio lungo termine in scadenza per circa 902 milioni di euro; si segnala, infine, l'accensione di nuovi finanziamenti, per il tramite della Capogruppo, per 1 miliardo di euro.

Mezzi Propri

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

	2016	2015	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	2.378,50	2.306,20	72,3
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	-50,4	-71,7	21,3
Patrimonio netto civilistico	2.328,20	2.234,50	93,7

I mezzi propri esposti nel riclassificato si incrementano di 72,3 milioni di euro per effetto delle seguenti variazioni:

- erogazione di 34 milioni di euro di dividendi alla Capogruppo;
- rilevazione del risultato economico dell'esercizio pari a 116,8 milioni di euro;
- decremento della riserva per utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, pari a 3,9 milioni di euro;
- riduzione di 6,6 milioni di euro correlata alla variazione del debito per derivati inclusi nei mezzi propri (21,3 milioni di euro) al netto della riserva di *Cash Flow Hedge* sui derivati stessi, comprensiva dell'effetto fiscale (14,6 milioni di euro).

Attività e passività destinate alla vendita

Il valore delle attività e passività destinate alla vendita corrisponde al valore netto delle attività e passività (correnti e non correnti) rientranti nel Ramo Cargo oggetto di scissione a favore della beneficiaria Mercitalia Rail srl. Tale valore rappresenta il patrimonio netto, pari a 236,7 milioni di euro, così come definito nel progetto di scissione e dal conguaglio pari a circa 43,6 milioni di euro derivante dalle variazioni patrimoniali nette tra la data di riferimento (31 agosto 2016) e la data di efficacia della scissione (1 gennaio 2017) che, come previsto dall'atto di scissione, è oggetto di separata regolazione finanziaria a favore della società. Tale voce nel 2015 è pari a 254,6 milioni di euro.

Informativa per Unità di Business

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

- Passeggeri Long Haul
- Passeggeri Regionali
- Cargo

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

Si precisa che tale informativa non rappresenta, non essendo obbligata la Società in tal senso, informativa per settori di attività come previsto dall'IFRS 8.

Passeggeri Long Haul

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	2016	2015	Variazione	%
Ricavi Operativi	2.294,5	2.398,1	-103,6	-4,3
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.126,6	2.213,2	-86,6	-3,9
- Altri proventi	167,9	184,9	-17,0	-9,2
Costi Operativi	(1.686,9)	(1.614,2)	-72,7	4,5
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	607,6	783,9	-176,3	-22,5
Ammortamenti e Svalutazioni	(534,3)	(476,6)	-57,7	12,1
Risultato Operativo (EBIT)	73,3	307,3	-234,0	-76,1

L'unità di business Passeggeri Long Haul chiude l'esercizio con un risultato operativo di 73,3 milioni di euro, in decremento rispetto al precedente esercizio (-234,0 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia, anch'esso, un decremento passando da 783,9 milioni di euro del 2015 a 607,6 milioni di euro del 2016; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi per il 2016 si attesta al 26,5%, in decremento rispetto al 32,7% fatto registrare nel 2015.

Tale andamento è riconducibile ad una riduzione dei ricavi operativi di 103,6 milioni di euro (-4,3%) e ad un incremento dei costi operativi per 72,7 milioni di euro (+4,5%) sui quali ha inciso per circa 46 milioni di euro la variazione del costo unitario dell'energia elettrica da trazione, in esito ai provvedimenti in materia emessi dall'AEEGSSI, e per 57,5 milioni di euro gli ammortamenti.

Nella tabella seguente sono riportati i principali indicatori operativi di traffico; al riguardo si precisa che tali indicatori sono stati ripartiti tra "servizi a mercato", per i quali non vi sono contribuzioni pubbliche e - pertanto - non vi sono regolazioni dettate da obblighi di servizio, e "servizio Universale", al quale afferiscono i treni prodotti sulla base dello specifico contratto con lo Stato.

	2016	2015	Delta %
Ricavi Operativi (euro/milioni)	2.295	2.398,2	-4,3%
Viaggiatori km (milioni):	19.855	20.388	-2,6%
- di cui Servizio a mercato	15.649	15.869	-1,4%
- di cui Servizio Universale contribuito	4.206	4.518	-6,9%
Treni km (migliaia)	82.914	79.007	4,9%
- di cui Servizio a mercato	57.230	53.428	7,1%
- di cui Servizio Universale contribuito	25.684	25.579	0,4%

I ricavi del traffico del settore della media e lunga percorrenza registrano una riduzione complessiva di 86,6 milioni di euro (-4,3%) rispetto al 2015. L'andamento del traffico nel 2016 ha risentito negativamente di un rallentamento della domanda di mobilità conseguente agli effetti esogeni legati agli attentati terroristici della fine 2015 e del 2016 nonché dal fatto che, rispetto al 2015, sono venuti meno i volumi di traffico incrementali originati dalla manifestazione dell'EXPO.

A tale scenario si è aggiunta una forte pressione competitiva intramodale ed intermodale. In ambito intramodale, in coerenza ad una strategia commerciale improntata alla valorizzazione della qualità del servizio, la società ha mantenuto una strategia di *premium price* nonostante il concorrente abbia optato per una strategia di pricing particolarmente aggressiva sul segmento dei Servizi a mercato, in particolare su quelli AV.

In ambito intramodale lo scenario competitivo è stato condizionato dal calo del prezzo del petrolio che ha restituito maggiore competitività all'utilizzo dell'auto privata, al vettore aereo e determinato una crescita del traffico dei bus con modello *low cost*.

L'andamento dei ricavi da traffico tra le differenti tipologie di servizio è il seguente:

- il **Segmento Mercato** registra, complessivamente, un decremento del 3,7%, pari a -62,7 milioni di euro, che deriva dal decremento dei ricavi (-58,1 milioni di euro) dei prodotti "Freccia" (di cui oltre 30 milioni di

ricavi legati all'evento EXPO 2015) a cui si aggiunge una riduzione dei ricavi nel traffico Internazionale e Charter (-4,6 milioni di euro).

- **il Servizio Universale** evidenzia un calo dei ricavi complessivi pari a -23,9 milioni di euro; tale riduzione è dovuta sia al calo dei ricavi dei servizi Notte (-10,8 milioni di euro pari al -12,4%) che dei servizi Giorno (-13,1 milioni di euro pari al -6,19%) la cui riduzione riflette altresì i mancati introiti dei servizi da Milano a Ventimiglia e viceversa (2,5 milioni di euro), svolti fino ad aprile 2015, trasferiti alla controllata Thello SA.

Il decremento degli Altri Ricavi e Proventi, invece, è sostanzialmente connesso alla riduzione della voce penali attive sul materiale rotabile che, nel 2015, erano state registrate per la ritardata consegna del materiale rotabile di cui oltre 20 milioni per il materiale AV.

I costi operativi della Divisioni Passeggeri Long Haul passano da 1.614,2 milioni di euro del 2015 a 1.686,9 del 2016 con un incremento di 72,7 milioni di euro (+4,5%).

Il Costo del lavoro registra un decremento complessivo di 0,8 milioni di euro, mentre gli altri costi operativi evidenziano un incremento di 73,6 Milioni.

Il decremento complessivo del costo del lavoro è dovuto dall'effetto combinato della riduzione di FTE (-42 rispetto al 2015), con impatto totale stimato in 2,4 milioni di euro, e dell'incremento del costo unitario, quest'ultimo con effetti d'insieme per 1,8 milioni di euro.

L'incremento dei costi operativi è riconducibile a due principali fattori: il primo legato all'incremento dei costi di produzione a seguito del sensibile aumento dell'offerta di treni-km (+4,9%), in particolare nel segmento dei Servizi Mercato (+7,1%), il secondo, invece, derivante dall'incremento del costo unitario dell'energia per trazione nei Servizi Mercato con un effetto netto stimato complessivamente in circa 46 milioni di euro a valere sull'incremento dei costi operativi complessivi. Tale incremento di costo è correlato alle modifiche dello scenario normativo in materia di energia elettrica per trazione, in esito ai provvedimenti adottati in materia dall'AEEGSI. Il costo a treni-km, al netto dell'effetto di aumento del costo dell'energia da trazione, si riduce di circa il 3% rispetto all'anno precedente a conferma di una gestione rivolta ad un continuo processo di razionalizzazione dei processi produttivi.

L'andamento degli altri costi operativi (al netto dell'effetto dell'incremento del costo unitario dell'energia da trazione), è in crescita rispetto al 2015 (+28,5 milioni di euro), è riconducibile principalmente ai maggiori costi di produzione generatesi per sostenere l'incremento dell'offerta commerciale, in particolare sui servizi a mercato (+3,7 milioni di treni-km). In tale ambito i costi di pedaggio si incrementano di 26,6 milioni di euro. L'incremento degli ammortamenti per 57,5 milioni di euro è dovuto all'aumento della nuova flotta ETR 1000 in esercizio commerciale ed al trend della manutenzione ciclica.

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	31.12.2016	31.12.2015	Variazione	%
Capitale circolante netto	(545,3)	(274,9)	(270,4)	98,4
Capitale immobilizzato netto	4.218,0	3.800,5	417,5	11,0
Altri fondi	(251,1)	(261,8)	10,7	-4,1
Capitale Investito Netto	3.421,6	3.263,8	157,8	4,8

La variazione del CIN è essenzialmente riconducibile all'incremento del capitale immobilizzato per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (ETR 1000) parzialmente compensata dalla diminuzione del capitale circolante netto dovuta ai maggiori incassi dal MEF sui corrispettivi del contratto del Servizio Universale.

Passeggeri Regionale

L'unità di business Passeggeri Regionale gestisce i servizi di mobilità in ambito metropolitano, regionale e interregionale attraverso i Contratti di Servizio Regionali rispondendo alla domanda espressa dalle diverse realtà territoriali. Articolata in 20 Direzioni Regionali, promuove, insieme agli Enti locali e alle altre imprese di trasporto, forme di integrazione modale e tariffaria che facilitino lo spostamento dei cittadini.

<i>Valori in Mln Euro</i>	2016	2015	Variazione	%
Ricavi Operativi	2.751,6	2.685,1	66,5	2,5
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.568,5	2.501,6	66,9	2,7
- Altri proventi	183,1	183,5	-0,4	-0,2
Costi Operativi	(1.967,7)	(1.967,1)	-0,6	0,0
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	783,9	718,0	65,9	9,2
Ammortamenti e Svalutazioni	(523,8)	(485,5)	-38,3	7,9
Risultato Operativo (EBIT)	260,1	232,5	27,6	11,9

L'unità di business Passeggeri Regionale chiude l'esercizio con un risultato operativo di 260,1 milioni di euro, in crescita rispetto al precedente esercizio (232,5 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia un incremento nell'ordine dell' 9,2%, passando da 718 milioni di euro del 2015 a 783,9 milioni di euro del 2016; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi nel 2016 indica un miglioramento della performance della gestione industriale, attestandosi al 28,5% rispetto al 26,7% raggiunto nel 2015 ponendo le basi per il sostenimento dei maggiori ammortamenti a seguito del percorso di rinnovo della flotta.

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

	2016	2015	Delta %
Ricavi Operativi (€/milioni)	2.751,5	2.685,1	2,47%
Viaggiatori-km (milioni)	18.561	18.751	-1,01%
Treni-km (migliaia)	156.175	154.902	0,82%

Nel 2016 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico rispetto al precedente esercizio di circa 35,6 milioni di euro (pari al +4,3%). A tale risultato ha concorso in misura rilevante la sistematica lotta all'evasione che la società ha intrapreso. Per quanto concerne la produzione, si riscontra un incremento dei Treni-km pari allo 0,8%, concentrato in massima parte in Lazio (effetto Giubileo), Calabria e Sicilia per ripristino collegamenti locali che avevano subito interruzioni nel 2015.

I corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi del Triveneto rimangono sostanzialmente invariati, mentre i ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni (pari ad euro 1.676,5 milioni) registrano un incremento, pari a circa 31 milioni di euro, dovuto, in parte per il 2015, alla negoziazione delle chiusure dei vecchi contratti intervenuta in corrispondenza della loro scadenza ed, in parte, ai maggiori corrispettivi dalla Regione Lazio connesso all'incremento dei servizi correlati al Giubileo (+15 milioni di euro). Per quanto attiene ai corrispettivi da Stato, si segnala che il Contratto di Servizio con il MIT per le Regioni a Statuto Speciale attende di essere rinnovato dal 2005; la Società ha erogato i relativi servizi sulla base di precise indicazioni ricevute di anno in anno dallo stesso Ministero, il quale ha periodicamente confermato la richiesta di una produzione di treni-km pari a quella del 2011 per i servizi verso le regioni ancora inseriti nel perimetro del contratto originario. Allo stesso tempo, il MIT e le regioni hanno sottoscritto atti di trasferimento delle competenze riducendo il perimetro dei servizi ai soli servizi definiti "indivisi". Nel corso degli anni precedenti i servizi, peraltro, sono stati resi sulla base della clausola di continuità, riferita al contratto scaduto, come invocata dallo stesso MIT. Tale situazione è stata più volte segnalata, sia al MIT sia al MEF, attraverso l'invio di ampia documentazione che comprova la richiesta dei servizi da parte del MIT e coerentemente attesta, corredata da rendicontazione, l'effettuazione degli stessi da parte di Trenitalia.

Per il 2016 la differenza tra gli stanziamenti pubblici dedicati a detti servizi e il valore della produzione degli stessi è pari a circa 5 milioni di euro, importo sul quale la Società ha operato una prudente valutazione. Analogo approccio è stato utilizzato per gli anni precedenti, in corrispondenza dei quali il differenziale tra il valore dei servizi erogati e gli stanziamenti disponibili è di maggior rilievo.

I costi operativi della Divisione Trasporto Regionale ammontano a 1.967,7 milioni di euro e sono sostanzialmente in linea al precedente esercizio (1.967,1 milioni di euro).

I principali scostamenti sono riconducibili al costo del lavoro che si incrementa per circa 3,4 milioni di euro, di cui 1,3 milioni di euro di maggiori costi per personale dovuto all'incremento delle FTE (+22,7 rispetto al 2015) e 1,1 milioni di euro correlati all'incremento degli altri costi del personale.

Gli Altri costi netti dell'esercizio 2016 hanno registrato un decremento pari a circa 2,9 milioni di euro (0,3%). Tale risultato è dovuto prevalentemente all'effetto combinato di alcuni fattori di segno opposto, quali:

- diminuzione del costo dell'energia elettrica, pari a 16,3 milioni di euro (-33% rispetto al precedente esercizio) nonostante l'incremento della produzione, dovuto alle modifiche dello scenario normativo in materia di energia elettrica per trazione, in esito ai provvedimenti adottati in materia dall'AEEGSI di cui si è già detto precedentemente;
- incremento dei costi di pedaggio per 10,0 milioni di euro, quale effetto sia della maggiore produzione sia del miglioramento dei servizi offerti in alcune Regioni;

- maggiori costi di pulizia materiale rotabile per circa 2,0 milioni di euro ed altri servizi appaltati per 1,0 milione di euro principalmente per le attività di raccolta incassi;
- maggiori costi di manovra verso la controllata Serfer srl per 3,5 milioni di euro correlato alla riorganizzazione attività di manovra di alcune Direzioni regionali;
- minori costi verso altre imprese ferroviarie in concessione per servizi integrati per 7,2 milioni di euro;
- maggiori costi di provvigioni ai punti vendita per 3,5 milioni di euro;

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

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	31.12.2016	31.12.2015	Variazione	%
Capitale circolante netto	411,5	572,4	(160,9)	(28,1)
Capitale immobilizzato netto	5.052,1	4.893,8	158,3	3,2
Altri fondi	(445,1)	(453,8)	8,7	(1,9)
Capitale Investito Netto	5.018,5	5.012,4	6,1	0,1

Il CIN rimane sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente, in quanto l'incremento del capitale immobilizzato netto, frutto dei nuovi investimenti in materiale rotabile effettuati per il trasporto regionale, viene compensato dalla diminuzione del Capitale circolante netto dovuta ai maggiori incassi dalle Regioni per Contratti di Servizio. Tale diminuzione è dovuta prevalentemente alla riduzione del credito nei confronti delle regioni (-302,0 milioni di euro) che a fine anno si attesta a 807,5 milioni di euro (1.109,5 milioni di euro a fine 2015). Questa variazione positiva attenua l'effetto del mancato incasso del credito MEF in capo alla "Divisione Passeggeri Regionale", credito che si attesta a 287,9 milioni di euro rispetto a 256,7 milioni di euro dell'esercizio precedente. Per quanto riguarda il credito verso le Regioni, la componente scaduta si attesta, a fine esercizio, a 324,5 milioni di euro (contro i 675,17 milioni di euro del 2015). Questo risultato positivo è dovuto alle idonee procedure, anche legali, finalizzate alla riscossione dei crediti che in alcuni casi si sono concluse con la stipula di piani di rientro il cui rispetto è costantemente monitorato. Si segnala inoltre la riduzione dei debiti verso i fornitori per circa 110 milioni di euro connessa alla dinamiche dei pagamenti in relazione alla meno marcata progressione degli investimenti a fine esercizio.

Cargo

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	2016	2015	Variazione	%
Ricavi Operativi	498,7	515,1	(16,4)	(3,2)
- Ricavi delle vendite e prestazioni	469,9	485,7	(15,8)	(3,3)
- Altri proventi	28,9	29,4	(0,5)	(1,9)
Costi Operativi	(512,5)	(573,6)	61,1	(10,7)
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	(13,7)	(58,5)	44,8	(76,5)
Ammortamenti, Svalutazioni e Accantonamenti	(61,9)	(84,7)	22,8	(26,9)
Risultato Operativo (EBIT)	(75,7)	(143,2)	67,5	(47,2)

La Divisione Cargo chiude l'esercizio con un risultato operativo di -75,7 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al precedente esercizio (-143,2 milioni di euro).

Anche il Margine Operativo Lordo mostra un significativo miglioramento passando da un risultato negativo di -58,5 milioni di euro nel 2015 ad un risultato di -13,7 milioni di euro nel 2016.

Il risultato ha beneficiato in parte degli effetti della riorganizzazione della Divisione Cargo funzionale alla creazione del Polo delle Merci e della Logistica che ha portato ad una razionalizzazione delle risorse di personale, dall'altra degli effetti del nuovo regime di incentivi al trasporto merci su ferrovia che, nel 2016, oltre ai contributi in favore dei traffici con origine e/o destino nelle regioni del sud Italia ha previsto un bonus ecologico che privilegia per la prima volta la sostenibilità ambientale del trasporto merci per ferrovia. Entrambe le misure hanno prodotto un abbattimento dei costi di accesso all'infrastruttura e di traghettamento di circa -35 milioni di euro rispetto all'anno precedente.

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

	2016	2015	Delta %
Ricavi Operativi (€/milioni)	499	515	-3,2%
Tonnellate-km (milioni) (*)	15.585	15.700	-0,7%
Treni-km (migliaia) (**)	33.252	34.183	-2,7%

(*) Comprende le Tonnellate-km estere.

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

Nell'anno 2016 i ricavi delle vendite e prestazioni ammontano a 469,9 milioni di euro e registrano una flessione di complessivi 16,4 milioni di euro (-3,3%) rispetto all'anno precedente. Tale andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di ricavo:

- **Ricavi da traffico merci:** nell'anno 2016 il Settore Cargo ha registrato complessivamente ricavi da mercato pari a 469,9 milioni di euro, in calo rispetto all'anno precedente (485,7 milioni di euro nel 2015) con una flessione del -3,3%. Anche la produzione ha registrato una lieve flessione verso l'analogo dato dell'anno precedente (-2,7%), attestandosi sui 33,3 milioni di treni-km; di questi, 6,3 milioni sono stati realizzati su territorio estero (-2,5% verso anno precedente). Sono state, inoltre, trasportate 15,6 miliardi di tonnellate-km, dato sostanzialmente allineato rispetto al precedente esercizio (-0,7%).

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

Business Convenzionale

I traffici del Convenzionale hanno fatto registrare nel 2016 una flessione di volumi in termini di treni-km su territorio nazionale pari al -3,2% rispetto al 2015, con una riduzione di fatturato del -4,2% rispetto all'anno precedente.

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

- *Segmento siderurgico:* in Italia il settore registra una positiva inversione di tendenza dopo anni di crisi; conseguentemente, il traffico ferroviario del settore siderurgico ha beneficiato dell'incremento della domanda da parte di alcuni clienti con produzioni specializzate (tubi, travi, profilati pesanti, laminati piatti, rotaie). Il segmento siderurgico è risultato, pertanto, in controtendenza rispetto agli altri settori convenzionali e ha chiuso il 2016 con un forte aumento complessivo sia in termini di treni-km (+11,6% verso il 2015) che dei ricavi (+10,6%).
- *Segmento automobilistico:* la crescita del settore auto in Italia è stata determinata dal rilancio di FCA sul mercato domestico ed internazionale. Tuttavia, i risultati dell'anno nel trasporto ferroviario registrano una flessione (-3,8% i treni/km prodotti, -6,0% i ricavi) imputabile essenzialmente alla fine dell'effetto lancio di alcuni prodotti.
- *Segmento chimico:* Il settore chimico europeo, con quello italiano in particolare, ha chiuso il 2016 con una stabilizzazione dei livelli produttivi. Tuttavia, permane una forte pressione competitiva nel petrolchimico e nella chimica di base (settori ad elevata vocazione ferroviaria) che ha comportato politiche di ridimensionamento delle raffinerie situate sul territorio nazionale. Conseguentemente, il trasporto ferroviario, da sempre collegato alle produzioni della sola chimica di base, si è chiuso con una flessione dei treni-km su territorio nazionale pari al -13,4% verso il 2015 con una conseguente diminuzione dei ricavi pari al -19,2% rispetto all'anno precedente.
- *Altri settori - Materie Prime e Beni di Consumo:* il trasporto ferroviario del settore ha fatto registrare un calo dei volumi in termini di treni-km pari al -5,1% verso il 2015 sostanzialmente legato alla diminuzione dei trasporti nazionali di acque minerali e alla flessione dei traffici internazionali in Import (cereali dai Paesi Est Europa); tutto ciò ha comportato un ridimensionamento dei volumi di fatturato rispetto all'anno precedente pari al -8,8%.

Business Combinato: i traffici del Combinato hanno fatto registrare complessivamente nel 2016 una flessione di volumi in termini di treni-km prodotti, pari al -2,0% verso l'anno precedente con un fatturato complessivo sostanzialmente stabile (-1,5% verso il 2015). Tale variazione deriva da una flessione marcata dei trasporti ferroviari domestici (-4,0% i treni-km rispetto al 2015, -0,7% i ricavi) parzialmente compensata dalla componente del trasporto internazionale (+2,0% i treni-km rispetto al 2015, con ricavi in lieve flessione pari a -2,0%).

La crisi mondiale dello shipping ha avuto un forte impatto sui traffici marittimi. Nel mercato del container europeo, gli scali del Nord Europa mostrano rallentamenti dei traffici per effetto dei cali della movimentazione da/verso i paesi asiatici (Cina in particolare). Sulla perdita di volumi del trasporto combinato in Italia pesa in maniera sempre più accentuata il forte incremento del trasporto su gomma che ha beneficiato dei bassi livelli di prezzo del carburante.

I costi operativi del Settore Cargo ammontano a 512,5 milioni di euro e registrano un decremento di 61,1 milioni di euro rispetto al 2015 (-10,7%).

Il Costo del lavoro si riduce per complessivi -17,4 milioni di euro; tale contrazione è dovuta principalmente alla riduzione degli FTE (-366 FTE verso il 2015), il cui effetto complessivo stimato è di -21,6 milioni di euro, controbilanciato solo parzialmente dai +4,2 milioni di euro derivanti dall'incremento del costo medio unitario.

Gli Altri costi netti dell'esercizio 2016 hanno registrato una riduzione pari a circa 43,7 milioni di euro (-13,1%), prevalentemente per effetto dei seguenti fattori:

- minori costi per canoni di accesso all'infrastruttura per complessivi 30,8 milioni di euro connessi in misura prevalente all'azzeramento del pedaggio per i traffici merci con origine e/o destinazione nelle regioni nel sud Italia e bonus ecologico;
- minori costi di energia elettrica per 4,0 milioni di euro a seguito di riduzione del costo dell'energia nel corso dell'anno;
- minori consumi di materiali da magazzino per 2,1 milioni di euro connessi all'andamento dell'attività di manutenzione;
- minori costi per servizi di trasporto accessori alla circolazione per 4,5 milioni di euro come conseguenza dell'internalizzazione di alcune attività;
- minori costi per servizi immobiliari e utenze per 2,3 milioni di euro.

La voce Ammortamenti, nel 2016 pari a 57,3 milioni di euro, mostra un incremento minimo (+2,6 milioni) rispetto al 2015. Tale incremento è parzialmente compensato da un valore delle svalutazioni pari a 4,6 milioni di euro (-1,4 milioni verso l'anno precedente). Contribuisce, invece, positivamente al miglioramento dell'EBIT, per -24 milioni di euro, l'assenza nell'anno 2016 dell'accantonamento al Fondo di Ristrutturazione Aziendale.

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	31.12.2016	31.12.2015	Variazione	%
Capitale circolante netto	197,3	155,8	41,5	26,7
Capitale immobilizzato netto	385,6	411,3	(25,7)	(6,3)
Altri fondi	(112,5)	(122,5)	10,0	-8,1
Capitale Investito Netto	470,4	444,6	25,8	5,8

La variazione del CIN è essenzialmente riconducibile all'incremento del capitale circolante netto per 41,5 milioni di euro sostanzialmente correlati all'effetto netto tra la riduzione dei debiti per circa 100 milioni di euro parzialmente compensata dalla riduzione dei crediti verso clienti per circa 50 milioni di euro. Il capitale immobilizzato netto subisce una diminuzione dal 2015 pari a 25,7 correlata sostanzialmente al normale processo di ammortamento delle immobilizzazioni (-17,4 milioni di euro) e alla riduzione della voce Partecipazioni per 8,4 milioni di euro.

RISORSE UMANE

La consistenza del personale della Società ha raggiunto, alla fine dell'esercizio, 31.210 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	Addetti	Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenze al 31.12.2015	27.514	3.642	237	31.393
Incrementi	669	110	13	792
Decrementi	(869)	(84)	(22)	(975)
Consistenze al 31.12.2016	27.314	3.668	228	31.210

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

In data 1 gennaio 2017 per effetto della scissione parziale del ramo d'azienda Cargo di Trenitalia in favore di Mercitalia Rail srl, si è registrato il trasferimento, senza soluzione di continuità, di 3.117 dipendenti (addetti e quadri) e 15 dirigenti verso quest'ultima società.

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

Costo Medio del Personale per addetto	2016	2015
Valori in unità di euro/FTE	60.093	59.979

In data 16 dicembre 2016, a seguito e in applicazione dell'intesa siglata da Agens e dalle Organizzazioni Sindacali, è stato sottoscritto il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di lavoro della Mobilità Area contrattuale Attività Ferroviarie. L'accordo rafforza il sistema di welfare aziendale con particolare riferimento alle agevolazioni per la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro: educazione e istruzione dei figli, assistenza familiari anziani o non autosufficienti e contributi per la previdenza complementare. Per quanto riguarda l'assistenza sanitaria integrativa già in essere, è stata introdotta anche la tutela del reddito per lavoratori inidonei per motivi di servizio o per gravi infermità. A questo si aggiungono, incrementi salariali per un importo mensile medio, a regime, di 102,00 euro e la individuazione degli indicatori di produttività, di redditività ed elementi di variabilità per il riconoscimento del premio di risultato relativo all'anno 2016, anche utilizzabile in quota parte per le nuove forme di welfare aziendale introdotte.

Nel febbraio 2017, in applicazione dell'Accordo stipulato in data 28 luglio 2016 di integrazione e modifica del regolamento del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS di cui al D.I. 9 gennaio 2015, n. 86984, sulla base delle disposizioni di cui al D.Lgs 14 settembre 2015, nr. 148, sono stati definite le modalità, i criteri e le procedure per l'attuazione del ricambio generazionale da attivare attraverso l'utilizzo delle prestazioni solidaristiche straordinarie del

Fondo in argomento. Le cause che giustificano l'attivazione delle prestazioni solidaristiche straordinarie del Fondo per ricambio generazionale sono individuate nelle seguenti circostanze:

- rinnovo tecnologico degli impianti, dei rotabili e dei processi industriali, che richiedono professionalità con competenze specialistiche coerenti con quanto richiesto dalle tecnologie innovative introdotte;
- elevazione dei requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia per il personale dell'esercizio.

Potranno accedere, quindi, alle prestazioni straordinarie solidaristiche del Fondo tutti i lavoratori con contratto a tempo indeterminato che rivestono le figure professionali utilizzate nelle attività di esercizio che alla data di entrata in vigore del decreto interministeriale di recepimento dell'Accordo del 28 luglio 2016 raggiungano, in un periodo non superiore a 36 mesi da tale data, il primo dei requisiti pensionistici (di vecchiaia o anticipata) previsti dalla normativa vigente in materia.

L'individuazione del personale che potrà accedere alle prestazioni straordinarie solidaristiche avverrà su base volontaria nel numero complessivo stimato per Trenitalia di 590 unità e, comunque, fino a concorrenza delle dotazioni economiche del fondo destinate alla prestazioni solidaristiche per il ricambio generazionale, al quale corrisponderà un numero di accessi dal mercato del lavoro nelle figure professionali dell'esercizio pari almeno a quello delle uscite.

Attività formative Trenitalia

Il Piano della Formazione Trenitalia nel 2016 ha generato complessivamente 166.000 giornate uomo (156.292 gg/uomo nel 2015) e registrato la partecipazione di circa 127.000 persone.

Il Piano, costruito per supportare il raggiungimento degli obiettivi di business, ha posto l'attenzione sui temi emergenti dettati dal piano industriale ovvero:

- Sviluppare competenze inerenti l'attenzione al cliente interno ed esterno, l'orientamento al mercato ed alla competizione
- Favorire la diffusione delle norme e informazioni relative alla sicurezza sul lavoro e dell'esercizio e sviluppare la consapevolezza dei dipendenti nel merito
- Dare sostegno allo sviluppo tecnico e professionale dei lavoratori, valorizzando le capacità ed il potenziale di ognuno
- Accompagnare i processi di innovazione, cambiamento ed ottimizzazione di Trenitalia

La formazione si è avvalsa di contributi Fondimpresa per un totale di 3,8 milioni di euro che rappresenta l'intera somma messa a disposizione dall'Ente per i progetti formativi realizzati entro la fine dell'anno.

In dettaglio, gli ambiti di intervento della formazione per Trenitalia nel 2016 sono stati:

- Formazione Manageriale, Comportamentale e di supporto al Business: oltre alla formazione su competenze tipicamente gestionali, comportamentali, relazionali, destinata ai dirigenti e ad altri profili che necessitino di sostegno a ruolo o accompagnamento nei momenti di crescita o a valle delle fasi di valutazione è stata avviata una grande campagna formativa per i dipendenti della Divisione trasporto Regionale. L'iniziativa, di supporto del processo di crescita della Divisione, ha voluto potenziare l'orientamento al cliente (interno ed esterno) in tutte le famiglie professionali del front line ma non solo;

nel secondo semestre infatti oltre ai ruoli tipicamente dediti alla gestione del cliente (capi treno, macchinisti, operatori biglietterie e sale operative) sono stati coinvolti nella formazione anche ruoli di *back office* e del processo manutentivo. Le attività didattiche hanno raggiunto più di 10.000 persone con risultati positivi in termini di aumento dei valori di customer e gradimento per la specifica iniziativa.

- 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; nel 2015 particolare attenzione è stata dedicata alla formazione per gli Esaminatori in rinnovo del certificato ANSF ed in ambito sicurezza sul lavoro è stata attivata la formazione per gli RLS.
- Formazione a supporto dei processi di cambiamento: coerentemente con le esigenze aziendali sono state attivate iniziative formative rivolte al personale interessato da modifiche nelle modalità lavorative o nei sistemi adoperati; il nuovo processo del ciclo passivo collegato alla gestione informatizzata degli acquisti o gli aggiornamenti nelle funzionalità di RSMS, il sistema di gestione a supporto dei processi manutentivi.

La sicurezza del lavoro

L'obiettivo di Gruppo di ridurre numero e indici di infortuni sul lavoro e di migliorare i livelli della salute e sicurezza sul lavoro ha portato ad una serie di attività messe in campo a livello centrale e territoriale:

- monitoraggio continuo sugli infortuni in azienda con redazione e diffusione periodica di reportistica sull'andamento degli infortuni che vengono classificati in 7 macro cause e confrontate con il corrispondente periodo dell'anno precedente. Analisi del fenomeno infortunistico considerando l'incidenza generata dai plurinfortunati;
- in ambito *International Union Railways* (UIC), a seguito delle attività del gruppo di lavoro "*statistics on accidents at work*", sono stati definiti i criteri e le metodologie per la raccolta e la gestione dei dati degli infortuni sul lavoro applicabile alle società ferroviarie europee ed è stato emesso in luglio la seconda edizione del report degli infortuni sul lavoro. Alla raccolta delle informazioni hanno partecipato 28 imprese ferroviarie in rappresentanza di 18 paesi;
- proseguimento nell'attività di formazione con particolare attenzione alla formazione sui sistemi di gestione per la salute e sicurezza del lavoro e quella rivolta ai preposti. Sono state realizzate attività di sensibilizzazione alla cultura dei *near misses* (quasi infortuni) stimolando la loro segnalazione;
- effettuazione dei Mystery audit: osservazione delle modalità con cui vengono svolte le attività lavorative e costituzione di una banca dati dei principali comportamenti scorretti ricorrenti per singoli settore produttivi;
- aggiornamento del modello aziendale per la valutazione dei rischi.

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

Le varie attività messe in campo non hanno consentito il raggiungimento degli obiettivi prefissati in termini di riduzione del numero degli infortuni (-3%) e dell'indice di incidenza (-2%), come rappresentato nella seguente tabella. Si evidenziano, comunque, i considerevoli risultati conseguiti negli anni precedenti (-42,8% di riduzione dell'indice di incidenza dal 2010). Purtroppo nel corso del 2016 si sono registrati due infortuni mortali nel settore della manutenzione, di cui uno provocato da un errore

umano e l'altro dovuto ad un malore. La società ha sviluppato specifiche sessioni formative sulla consapevolezza dei rischi di infortunio da parte dei lavoratori.

Tipologia	2016	2015	Variazione
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	872	880	-0,9 %
Indice di incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	27,79	27,74	+0,18 %
Di cui Numero infortuni mortali	2	0	n/a

POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro

Nel corso del 2016 è stata revisionata ed integrata la Politica di Trenitalia per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e la Sicurezza sul Lavoro e l'Energia ed in particolare sono stati inseriti nuovi impegni in materia di energia e ambiente. Nel corso dell'anno 2016, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente sulle seguenti attività:

- sono stati confermati i certificati di conformità alle norme ISO 14001, ISO 9001 e OHSAS 18001 relativi alla progettazione ed erogazione del servizio di trasporto di passeggeri e merci;
- implementazione, attuazione e miglioramento costanti del Sistema di Gestione Integrato della Società in materia di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro. Sono stati effettuati 123 interventi di audit interno e sono state svolte visite da parte dell'Ente di certificazione che hanno interessato 17 Unità produttive su 28 siti disponibili;
- sviluppo di progetti formativi rivolti ad addetti alle tematiche: del sistema integrato ambientale e di salute e sicurezza sul lavoro con l'obiettivo di formare esperti in grado di gestire autonomamente le problematiche ambientali e di sicurezza del lavoro ed i relativi risvolti applicativi della disciplina di settore, acquisendo le necessarie conoscenze tecniche e giuridiche in materia. La formazione erogata è stata pari a 19.415 giornate uomo;
- *Energia:* Durante il 2016 sono stati ultimati alcuni interventi di efficientamento energetico negli impianti industriali, quali l'installazione del riscaldamento a nastri radianti presso le Officine di Rimini e Vicenza. Sono inoltre stati avviati i lavori per la transizione al LED dell'illuminazione dell'Impianto ETR Napoli Gianturco, l'Impianto ES Roma, l'Officina di Lecce e Officina di Foligno, con l'obiettivo di risparmiare circa il 50% dei consumi di energia elettrica per illuminazione. Nel contempo è proseguita la campagna aziendale di Diagnosi Energetiche (ex D.Lgs. 102/14) con il coinvolgimento di ulteriori 10 impianti manutentivi, durante la quale sono state identificate e valutate le principali opportunità di efficientamento energetico, che saranno oggetto di investimenti specifici nel corso dei prossimi anni. Nel mese di ottobre è stato individuato tramite gara un nuovo Fornitore unico di GAS per le circa 120 utenze aziendali. Questo consentirà di ridurre i costi di fornitura e nel contempo, grazie all'avvio della fatturazione elettronica e

all'implementazione di un portale internet per l'analisi dei dati, di poter monitorare ed ottimizzare i consumi. Sempre in riferimento alla digitalizzazione nella gestione delle forniture energetiche, è stato avviato lo sviluppo di un portale unico per il monitoraggio dei consumi e dei costi dei principali vettori energetici (energia elettrica, gas, gasolio);

- *Emission Trading System:* nell'ambito del Sistema di Gestione Integrato sono stati definiti gli obiettivi ambientali 2016 attribuiti alle Divisioni/Direzione per ridurre le emissioni in atmosfera, in particolare: 1) riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ derivanti dalle attività che si svolgono presso le officine di manutenzione rotabili, correlato alle ore lavorate, 2) riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ da trazione rispetto alle unità di traffico. Nell'aprile del 2016, relativamente all'anno 2015, la Società ha provveduto a restituire al Ministero dell'Ambiente un numero di diritti ad emettere gas serra pari a 7.882 unità tramite accesso al Registro dell'Unione delle quote di CO₂ e delle emissioni. Nell'anno 2016 si stima che le emissioni siano state pari a 7.502 tonnellate di CO₂ equivalente con una riduzione, pertanto, del 4,8% rispetto all'anno precedente;
- *Materie Prime:* sono stati attribuiti agli impianti obiettivi ambientali di riduzione dei consumi delle materie prime e delle sostanze pericolose. Mediante un'attenta attività di gestione, sensibilizzazione per un uso consapevole e monitoraggio, nonché l'adozione di interventi di progressiva dematerializzazione di documenti aziendali, sono stati ridotti, rispetto all'anno precedente, il consumo di carta e toner per uso ufficio e il quantitativo di taluni prodotti pericolosi utilizzati per le attività industriali (ad es.: lubrificanti, vernici) ed è stato incentivato l'utilizzo di prodotti a ridotto impatto ambientale rispetto a quelli tradizionali (ad es.: detersivi, vernici, ecc.).

La sicurezza dell'esercizio

La Policy aziendale di Sicurezza di Esercizio si inserisce armonicamente sulla linea di indirizzi perseguiti dal Piano di Impresa del Gruppo FS Italiane 2017 – 2026 e riporta temi di impegno ispirati al rispetto dei requisiti vincolanti specifici del settore e, contestualmente, agli esiti del processo di valutazione interna del Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio (SGSE), nell'ottica del "miglioramento continuo".

Dai temi di impegno della Policy sono declinati in cascata opportuni "macro obiettivi" di sicurezza, a fronte dei quali sono individuati, ogni anno, azioni e progetti di prevenzione e di mitigazione specifici che confluiscono nel Piano annuale della Sicurezza della Società, all'interno del quale la Policy viene pubblicata. Le procedure del SGSE prevedono che la Policy sia riesaminata annualmente, in considerazione delle evoluzioni del contesto esterno ed interno all'azienda. La Policy è stata oggetto di aggiornamento a fine 2016.

In particolare la Policy, nel confermare i principi generali e gli impegni già presenti nella Policy degli esercizi precedenti, ha tenuto conto degli sviluppi intervenuti nel corso dell'anno in particolare in riferimento al nuovo assetto organizzativo aziendale per modifiche del servizio di trasporto di Trenitalia in seguito allo Spin-off Cargo, agli sviluppi del processo di "riordino del quadro normativo" promosso da ANSF e all'applicazione del Regolamento 1078/2012 relativamente al monitoraggio del SGSE.

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

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

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

In tale ambito le attività 2016 si sono concentrate sulla definizione e il costante aggiornamento del sistema delle procedure (COCS e DOCS) del SGSE, in linea con gli sviluppi del quadro normativo di riferimento, con i ritorni di esperienza e con i nuovi assetti organizzativi aziendali.

Gli interventi più significativi hanno riguardato la valutazione dei rischi relativi alla riorganizzazione del servizio a seguito dello spin-off Cargo, finalizzata all'aggiornamento del Certificato di sicurezza di parte A e di parte B di Trenitalia e il connesso aggiornamento della documentazione del SGSE.

Parallelamente, sono proseguite le attività per l'estensione dell'SGSE alle nuove tipologie di veicoli utilizzati dalle Divisioni nonché ai tratti di linea di nuova attivazione tra i quali, in particolare il nuovo tratto di linea Bivio Casirate – Bivio P/C Roncadelle (AV VE) per il quale è stato anche aggiornato il Certificato di Sicurezza Parte B (con validità fino al 27.04.2020).

In particolare la Società ritiene indispensabile:

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

- Garantire, in quanto Soggetto Responsabile della Manutenzione dei veicoli registrati a suo nome nel Registro di Immatricolazione Nazionale (RIN), la correttezza e tempestività dei processi manutentivi attraverso l'implementazione del sistema di manutenzione, così come definito dalla normativa vigente, presidiando in modo coordinato le correlate variabili operative, tecnologiche e logistiche.
- Promuovere l'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'applicazione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del recente riordino normativo, nonché atte a promuovere un ciclo di miglioramento continuo delle performance di sicurezza.
- Stimolare la "cultura della valutazione dei rischi":
 - in occasione di introduzione di modifiche significative al sistema ferroviario (operative, organizzative o tecniche)
 - in occasione del monitoraggio periodico dei rischi insiti nelle attività operative, al fine della adozione delle – eventuali – opportune misure di mitigazione.
- Favorire la digitalizzazione nella elaborazione delle procedure di SGSE, incentivare lo sviluppo dei sistemi informativi a supporto dei processi e delle attività di sicurezza dell'esercizio, al fine di semplificare le relative modalità operative, e conseguire una più efficace tracciabilità.
- Assicurare il monitoraggio dei processi e delle procedure di SGSE, quale requisito per verificare la corretta applicazione e l'efficacia del sistema, ove possibile migliorandolo, nonché per garantire il controllo e la gestione dei rischi dell'esercizio ferroviario.

L'impegno di Trenitalia sulla sicurezza prevede altresì lo scambio delle informazioni pertinenti in materia di sicurezza di esercizio e la cooperazione con il Gestore Infrastruttura e con gli altri operatori ferroviari (Imprese Ferroviarie, fornitori, ECM, Detentori, ecc.), conformemente al quadro normativo nazionale ed europeo e alle sue evoluzioni, al fine di identificare ed attuare le opportune azioni di controllo dei rischi esportati o condivisi.

La sicurezza a bordo treno

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

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

INVESTIMENTI

L'ammontare degli investimenti realizzati nel 2016 è pari a circa 1.560 milioni di euro, di cui circa 380 Mln di euro relativi alla manutenzione incrementativa, il cui dettaglio, confrontato con i valori del 2015, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2016	2015	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto	987	1.213	(226)	-23%
Revamping	70	84	(14)	-20%
Materiale Rotabile	1.058	1.297	(239)	-23%
Tecnologie di bordo	12	20	(8)	-60%
Impianti & Altro	44	52	(9)	-19%
Informatica	64	63	1	2%
Manutenzione Incrementativa	379	417	(38)	-10%
TOTALE *	1.557	1.849	(293)	-19%

(*) Il totale degli investimenti comprende recuperi di anticipi contrattuali corrisposti negli esercizi precedenti per circa 123 Mln di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti per acquisto di nuovo materiale rotabile.

Il valore degli investimenti è principalmente determinato dall'acquisto di nuovi convogli per il servizio Alta Velocità e per il Trasporto Regionale. Nel corso del 2016, infatti, è continuata la consegna dei nuovi convogli "Frecciarossa 1000" per l'ampliamento della flotta AV e sono proseguite, con l'obiettivo del rinnovo del parco rotabili nel Trasporto Regionale, le consegne dei nuovi complessi elettrici "Jazz", dei complessi diesel "Swing" e delle carrozze Doppio Piano per i treni "Vivalto".

Sono stati, inoltre, avviati i progetti di acquisto per 39 convogli elettrici alta capacità e 47 convogli media capacità destinati alla regione Emilia Romagna.

Gli investimenti realizzati nel settore Cargo sono stati pari a circa 10 milioni di euro, in particolare gli investimenti hanno riguardato: l'adeguamento e la razionalizzazione degli impianti per circa 2,2 milioni di euro e l'adeguamento dei sistemi gestionali, operativi ed amministrativi per circa 3 milioni di euro.

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

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2016	2015	Variazioni	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri Long Haul	630	667	(37)	-6%
Divisione Passeggeri Servizio Universale	21	19	2	10%
Divisione Passeggeri Regionale	455	695	(240)	-53%
Cargo	10	9	1	13%
Direzione Tecnica	23	11	13	54%
Direzione Sistemi Informativi	19	9	10	52%
Staff	19	22	(3)	-14%
Manutenzione Incrementativa DPLH	147	177	(30)	-20%
Manutenzione Incrementativa SUP	40	43	(3)	-7%
Manutenzione Incrementativa DPR	145	154	(8)	-6%
Manutenzione Incrementativa Cargo	45	43	2	5%
TOTALE	1.557	1.849	(292)	-19%

Rispetto allo stesso periodo del 2015 si registra una lieve flessione delle contabilizzazioni nella Divisione Passeggeri Long Haul pari a circa 37 milioni di euro. Nella Divisione Passeggeri Regionale lo scostamento negativo pari a circa 240 milioni di euro rispetto al 2015, è dovuto principalmente ai seguenti investimenti: conclusione della commessa relativa all'acquisto di Locomotive E464 (-53 milioni di euro), riduzione complessiva dell'investimento in convogli Jazz (-119 milioni di euro) e riduzione complessiva dell'investimento in convogli diesel Swing (-60 milioni di euro).

Divisione Passeggeri Long Haul: gli investimenti hanno riguardato principalmente l'acquisto di nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000" per circa 614 milioni di euro. Nel 2016 sono stati consegnati 23 convogli per un totale di 41 treni in esercizio.

Proseguono gli interventi negli impianti con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti manutentivi della flotta AV: IMC Napoli, IMC Milano Martesana e nuovo IMC Torino Smistamento.

Inoltre proseguono gli interventi di riqualificazione delle biglietterie e degli spazi commerciali di Trenitalia nelle principali stazioni, le cui contabilizzazioni sono pari a circa 1 milione di euro.

In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di Revenue Management e lo sviluppo di nuove funzionalità per il Customer Service e per le piattaforme dei dispositivi palmari.

Divisione Passeggeri Servizio Universale: le attività hanno principalmente riguardato la ristrutturazione delle carrozze Intercity (circa 8 milioni di euro) e il revamping delle locomotive E 402 (circa 3 milioni di euro).

Divisione Passeggeri Regionale: sono proseguiti gli acquisti dei nuovi treni regionali in coerenza con gli impegni assunti al momento della stipula dei contratti di servizio, con l'obiettivo di migliorare costantemente il servizio alla clientela. In particolare nel corso dell'anno sono stati consegnati 23 convogli elettrici "Jazz" per una spesa di circa 132 milioni di euro, 6 nuovi treni diesel "Swing" per circa 22 milioni di euro, che hanno scontato anticipi erogati nei precedenti esercizi per circa 17 milioni di euro e 3 nuovi convogli "Flirt" destinati al servizio ferroviario della provincia di Bolzano per 36 milioni di euro. Sono state inoltre consegnate 133 carrozze Doppio Piano "Vivalto" per un valore di circa 189 Milioni di euro.

Nel corso del mese di giugno la società ha concluso la procedura per l'affidamento della realizzazione dei nuovi treni destinati al trasporto regionale. La gara, per un importo stimato massimo di circa 4,5 miliardi di euro, ha suscitato l'interesse dei principali player presenti sul mercato. Sono state undici le imprese che hanno superato la fase di pre-qualifica e sei quelle che hanno presentato almeno un'offerta. La gara, aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ha attribuito rilievo preminente, ai fini della valutazione, alle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche proposte. Per il primo lotto, avente ad oggetto la fornitura di 150 treni media capacità (minimo 200 posti a sedere), è stata rilasciata aggiudicazione alla Alstom Ferroviaria S.p.A. per un importo complessivo dell'Accordo Quadro di 904,8 milioni di euro, della durata di sei anni, prorogabile fino ad un massimo di ulteriori tre anni. Per il secondo lotto, avente ad oggetto 300 treni ad alta capacità (minimo 450 posti a sedere), è stata rilasciata aggiudicazione all'impresa Hitachi Rail Italy per un importo complessivo dell'Accordo Quadro di 2.589,7 milioni di euro, della durata di sei anni, prorogabile fino ad un massimo di ulteriori tre anni. La stipula degli Accordi Quadro per i primi due lotti è avvenuta nel corso del secondo semestre. Contestualmente sono stati stipulati i primi contratti applicativi in forza del contratto con la Regione Emilia-Romagna, di cui si è detto precedentemente.

Le attività di revamping hanno riguardato il face-lift delle carrozze Media Distanza finalizzato all'incremento del comfort e all'adeguamento normativo di sicurezza per circa 31 milioni di euro, l'up-grade e il sistema Infotainment per i treni TAF, per circa 10 milioni di euro, e l'adeguamento dell'impianto delle porte della flotta DPR per circa 12 milioni di euro. Nella tipologia impianti sono proseguiti gli interventi relativi all'ottimizzazione del reticolo manutentivo, per i quali, nell'anno, sono stati consuntivati lavori per circa 9 milioni di euro.

Direzione Tecnica: gli interventi hanno riguardato principalmente l'adeguamento tecnologico delle Officine, in particolare si segnala il potenziamento delle infrastrutture dello stabilimento di Vicenza, con un importo dei lavori realizzati pari a circa 7 milioni di euro. Nell'ambito dell'informatica si sono avviati una serie di interventi che riguardano l'integrazione dei processi industriali.

Investimenti trasversali ai business: sono stati realizzati investimenti per circa 12 milioni di euro relativi alle tecnologie bordo treno per la sicurezza dell'esercizio ferroviario, sistema tecnologico di bordo e riattivazione vigilante su richiesta da parte dell'ANSF.

Nell'ambito degli investimenti ICT si evidenziano le attività correlate ai progetti funzionali al raggiungimento degli obiettivi del nuovo piano industriale come la "mobilità integrata" e la "digital travel experience" oltre alla piattaforma di produzione e di vendita e dei sistemi a supporto dei processi di reporting e di amministrazione:

- "Extended Customer Experience", un nuovo sistema a disposizione della clientela, realizzato secondo un modello di "Customer Centricity", per pianificare e gestire il viaggio intermodale door-to-door, in ambito nazionale ed internazionale, urbano ed extra-urbano. L'avanzamento nel periodo è pari a circa 2 milioni di euro;

- l'up-grade della piattaforma commerciale mediante l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità che comprende anche le evolutive relative alla "Smart Card" per il TPL. L'avanzamento nel periodo è pari a circa 4 milioni di euro;
- l'evoluzione della piattaforma di Produzione (PdP) che include attività di: modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, la programmazione della manutenzione negli Impianti di Manutenzione Corrente (IMC) e la gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative (circa 1 milione di euro);
- la realizzazione del nuovo sistema di "Dynamic Maintenance Management System" per l'efficientamento del processo manutentivo attraverso attività predittive (circa 5 milioni di euro);
- lo sviluppo di una soluzione di "Business Continuity" per i processi e le applicazioni aziendali (circa 5 milioni di euro);
- sistemi di gestione dei programmi di fabbisogno industriale (circa 3 milioni di euro).

Si riportano qui di seguito i mezzi acquistati nel corso del 2016 e le tipologie e numerosità oggetto dei principali interventi di revamping:

	Nuovo Materiale Rotabile	Revamping
	n. mezzi	n. mezzi
Locomotive	-	62
Passeggeri Long Haul	-	-
Regionale	-	62
Carrozze/Carri	133	475
Passeggeri Long Haul AV		
• ES* City		-
• Carrozza Bistrot Frecciarossa		-
Passeggeri Long Haul SU		
• Intercity IC 270		25
Regionale		
• Doppio Piano	133	222
• MD Media Distanza	-	158
• UIC-X Semipilota	-	-
Cargo		
• Carri	-	70
Convogli/Complessi	55	94
Passeggeri Long Haul		
• Frecciarossa	23	
Regionale		
• Treni Jazz	23	
• Treni Swing	6	
• Treni Flirt	3	
• Treni TAF	-	44
• Treni Minuetto	-	50

La flotta Trenitalia

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti nel corso del 2016, risulta così composta:

Parco Rotabili Operativo al 31.12.2016

Categoria	Descrizione	Unità
Trainante	Locomotive Elettriche	1.418
Trainante	Locomotive Diesel	161
Totale trainante		1.579
Mezzi Leggeri	Elettrici (Ale, Le) Diesel (Aln, Ln)	1.026
Complessi	TAF	89
Complessi	Treni Minuetto	204
Complessi	Treni Jazz	93
Complessi	Treni Flirt	6
Complessi	Treni Swing	27
Convogli	Elettrotreni	148
Totale convogli/complessi		567
Mezzi di Manovra	Locomotive/Automotori Diesel	431
Trainato	Carrozze Viaggiatori	6.205
Trainato	Carri	19.079
Totale trainato		25.284

FATTORI DI RISCHIO

Alla data di predisposizione della presente relazione sono in corso di approfondimento due tematiche che, per la loro natura possono incidere significativamente sulla definizione dell'offerta e sulla redditività della società nel suo complesso: la nuova formulazione del Pedaggio ed i costi dell'Energia Elettrica. Con Delibera 96 del dicembre 2015 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, (ART), ha definito i criteri per la modulazione del nuovo pedaggio; avverso tale delibera tutte le imprese ferroviarie che operano servizi a mercato hanno opposto ricorso. Ad oggi, con una delibera del luglio 2016, l'ART ha posticipato l'avvio del nuovo pedaggio al 2018 (rispetto al 2016 originariamente previsto). L'Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico (AEEGSI) con diverse delibere emesse nel corso degli ultimi esercizi, ha introdotto modifiche i cui effetti sono stati già in parte inclusi, ad opera del Gestore, nel costo dell'energia per trazione; mentre non sono al momento riflessi nei conti della società gli effetti di alcune delibere, in quanto sospese. Tali ultimi effetti, ove le corrispondenti delibere dovessero essere applicate, potrebbero avere significativi impatti sui conti della società. Qui di seguito si commenta sinteticamente la natura e l'insieme delle attività poste in essere per il monitoraggio dei fattori di rischio. Con riferimento invece ai rischi di credito, di liquidità di mercato in termini di tasso di interesse e di cambio, si rinvia alle note al bilancio per una più dettagliata trattazione in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento.

Rischi di business

I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono valutati e monitorati nel continuo. I rischi inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi dove gli stessi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero essere riflessi sul livello di redditività della Divisione.

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

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il comfort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, continuerà ad essere il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda di mercato. L'evoluzione complessiva del modello di business rispetto al prodotto offerto non potrà prescindere anche dall'evoluzione dei modelli concorrenziali. Il progressivo rinnovo della flotta con i nuovi treni AV costituisce un elemento di innovazione e di attrazione di potenziali clienti; l'evoluzione tecnologia dei nuovi mezzi dovrà consentire la progressiva velocizzazione di alcuni segmenti delle tratte AV permettendo quindi a Trenitalia di possedere un importante fattore di successo. Parimenti l'evoluzione dei canali di vendita supportata dall'evoluzione tecnologica costituirà altro elemento di vantaggio competitivo. Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, la particolare condizione di stress finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di

incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio, ancorché rispetto ai periodi precedenti la situazione si sia sostanzialmente normalizzata. Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio.

Alcune Regioni Italiane si stanno orientando verso procedure di gara che globalmente potrebbero comportare l'aggiudicazione in un prossimo futuro, di importanti segmenti del trasporto locale. In attesa dell'avvio delle gare, alcune Regioni, nel medio periodo, hanno rinnovato i contratti con Trenitalia per intervalli di sei anni e oltre, altre per durate inferiori. Alcune stanno negoziando con Trenitalia contratti "ponte" che traghettano affidamenti diretti di più ampio respiro. Tale situazione pone la società in condizione di stabilità, nel medio termine, rispetto ai propri piani.

Tutti gli investimenti effettuati a valle dei contratti di servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "put" a favore di Trenitalia. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato.

Lo scenario del trasporto pubblico locale potrebbe essere toccato (ad esito delle gare e, quindi, nella gestione del passaggio tra un operatore ed un altro) dalle modalità che riguardano il trasferimento al subentrante delle "essential facilities".

L'Autorità di regolazione dei trasporti ha emesso in data 13 novembre 2015 la Delibera 96/2015 con la quale ha regolato i "principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria". Avverso tale provvedimento, Trenitalia ha presentato ricorso avverso alcune misure che qualificano l'intera delibera. Con le delibere, invece, 72 del 27 giugno 2016 e 75 del 1° luglio 2016, avverso i quali Trenitalia, comunque, presentato istanza di sospensione in attesa che il Tar si esprima sulle questioni sollevate circa la delibera predetta 96/2015, l'Autorità ha inteso concludere il percorso di definizione del modello del nuovo sistema tariffario di accesso all'infrastruttura ferroviaria ed ha posticipato l'avvio del nuovo pedaggio al 2018. Nonostante la volontà delle due nuove delibere fosse quello di chiarire taluni aspetti del nuovo modello, alcune misure adottate in tema di pedaggio lasciano le imprese ferroviarie nella assoluta incapacità di effettuare previsioni di spesa affidabili e, quindi, di poter pianificare la produzione degli anni a venire. Allo stato non si hanno indicazioni sugli effetti indotti da alcune misure circa la classificazione delle linee e, quindi, esiste la possibilità che il valore medio unitario del pedaggio per i servizi a mercato subisca modificazioni significative tali da indurre una profonda rivisitazione sia dell'offerta in conseguenza del mutare delle condizioni di equilibrio economico dei servizi offerti, sia dei prezzi verso i clienti determinando potenzialmente una variazione, che non può escludersi significativa, della domanda.

Anche l'Autorità per l'Energia con diverse delibere, emesse nel corso degli ultimi esercizi, ha introdotto modifiche in parte già riflesse dal Gestore nel costo dell'energia fatturato alle imprese ferroviarie; gli effetti di alcune delibere, che risultano sospese, non sono al momento inseriti nei conti della società mentre si sono state stimati, e coerentemente inclusi nei conti 2016, gli impatti di altre delibere.

Rischi operativi

Non si hanno sostanziali novità in merito ai rischi operativi che possono derivare dalla complessità dei rapporti con i fornitori di manutenzione, pulizia, ricambi e materiale rotabile rispetto a quanto già descritto nel bilancio

2015, cui si fa rinvio. Per quanto riguarda la sicurezza, invece, si segnalano le prescrizioni, emesse nei confronti delle principali Imprese Ferroviarie, tra cui Trenitalia, connesse alle presunte violazioni delle norme sulla sicurezza del lavoro in merito all'adozione del modulo di condotta del treno ad agente unico/solo e utilizzo del tablet. Gli standard di sicurezza adottati dalla Società sono coerenti con quelli delle principali Imprese ferroviarie Europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che, dopo aver valutato anche gli aspetti relativi alla sicurezza, hanno tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012 e nel 2016, il Contratto Collettivo di Lavoro.

Il rischio operativo sopra descritto è attentamente monitorato dai vertici aziendale e dalle direzioni e strutture preposte, lo stesso è mitigato anche in considerazione del fatto che la società ha valutato, e valuta costantemente, tutti gli aspetti che riguardano tale rischio.

Rischi legali e contrattuali

I principali rischi legali o contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi che la Società ha in essere con diverse parti quali fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi vengono predisposte disposizioni/accantonamenti dopo aver stimato la rispettiva probabilità di verifica dei rischi contrattuali e legali. L'attuale utilizzo di questi accantonamenti dipende da quando il rischio si materializza nella misura in cui era stato stimato.

Al riguardo si segnalano, in particolare:

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

Casi UE

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

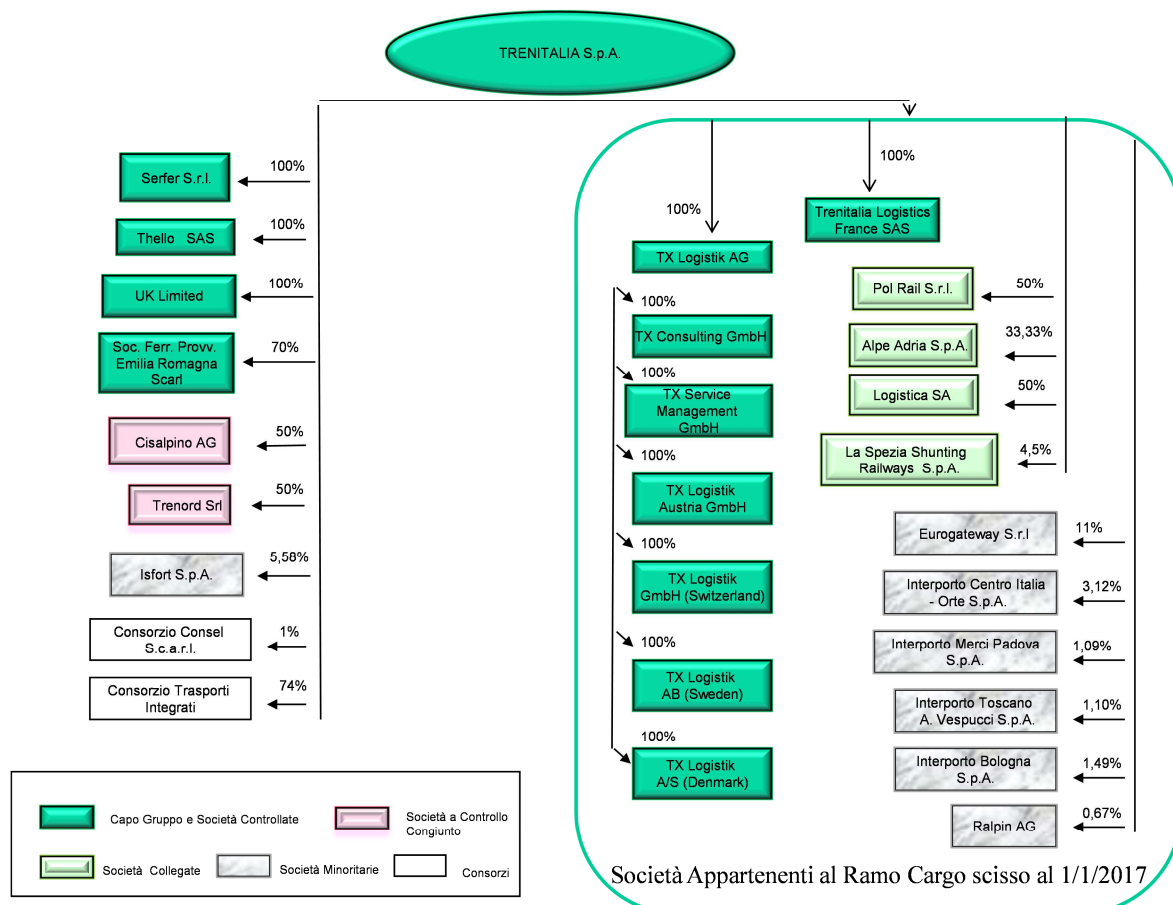
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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

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

IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2016 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2016 il portafoglio partecipativo di Trenitalia ha subito le seguenti variazioni:

- costituzione in data 17 giugno 2016 della Società ferroviaria provvisoria Emilia-Romagna S.c.a.r.l., partecipata da Trenitalia con una quota pari al 70% del capitale sociale;
- acquisizione in data 5 settembre 2016 del 100% della società Thello S.a.s.;
- costituzione in data 10 ottobre 2016 della società Trenitalia UK Limited, società di diritto inglese con un capitale sociale, al 31 dicembre 2016, pari a 100 sterline.

La costituzione di Trenitalia UK conferma la volontà di Trenitalia di entrare ed affermarsi, con la propria controllata, nel mercato del Regno Unito, mercato con un significativo potenziale. La società nel corso del mese di febbraio 2017 ha sottoscritto l'accordo con National Express Group PLC per l'acquisizione della totalità delle azioni della società NXET Trains Limited (National Express Essex Thameside), gestore del franchise c2c (City to Coast) che gestisce i collegamenti tra la capitale inglese e Shoeburyness, sulla costa orientale nella regione del South Essex. La NXET ha un volume d'affari di circa 200 milioni di euro annui, 600

dipendenti e una flotta in locazione di 74 convogli Bombardier. Tale acquisizione è stata realizzata nel febbraio 2017 da Trenitalia UK per 73 milioni di sterline ed è stata finanziata attraverso l'aumento di capitale sociale da parte di Trenitalia S.p.A. per 13 milioni di sterline e la concessione di un finanziamento della Capogruppo FS nei confronti di Trenitalia UK di 60 milioni di sterline.

Al riguardo si ricorda che a fine 2015 Trenitalia è stata la prima tra le aziende non presenti sul mercato inglese a ricevere dal Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito il "PQQ Passport", documento che concede la possibilità di partecipare alle gare pubbliche per l'assegnazione della gestione dei servizi ferroviari nel mercato del Regno Unito.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2016 di Serfer S.r.l., Trenord S.r.l., Thello S.a.s. e TX Logistik A.G.

SERFER S.r.l.

(importi in €/000)

	2016	2015
Ricavi operativi	79.575	76.599
Costi	(75.169)	(71.473)
Margine Operativo lordo	4.406	5.126
Ammortamenti	(1.065)	(1.134)
Sval. e perdite /riprese di valore	(0)	(365)
Risultato operativo	3.340	3.628
Proventi ed Oneri Finanziari	(162)	(197)
Risultato prima delle imposte	3.178	3.431
Imposte sul reddito	(1.838)	(2.074)
Risultato netto	1.340	1.357

L'esercizio chiude con un Risultato netto positivo di 1.340 mila euro, in leggera flessione rispetto all'anno precedente. I ricavi operativi aumentano di 2.975 mila euro (+3,9%) rispetto al 2015. Il risultato dell'esercizio ha beneficiato positivamente del significativo incremento del volume di attività nei principali business della società, in particolare la manovra ferroviaria (+11%) e il settore costruzione e manutenzione armamento (+40%). L'incremento dei ricavi dell'area Manovra è diretta conseguenza delle sinergie sviluppate con le società del Gruppo, in particolare Trenitalia S.p.A., che hanno portato, nel corso dell'esercizio, all'avvio di nuove attività in particolar modo nell'ambito del Trasporto Passeggeri. L'incremento dei ricavi nell'area costruzione e manutenzione armamento è conseguenza soprattutto dell'entrata a regime dell'accordo quadro sottoscritto, sempre con Trenitalia S.p.A., per le attività di manutenzioni straordinarie ed ordinarie di armamento, attrezzaggio e impiantistica ferroviaria.

L'incremento dei volumi di attività ha conseguentemente comportato un aumento dei costi operativi per 3.701 mila euro; in particolare, il costo del personale si innalza di 4.104 mila euro ed è parzialmente compensato dalla riduzione degli altri costi per 398 mila euro. Nell'ambito del costo del lavoro l'incremento complessivo del 9% è dovuto alla crescita del numero delle risorse impiegate (+10% rispetto al 2015, pari a 84 FTE con un effetto a conto economico di 3.541 mila euro); si registra altresì una lievitazione del costo relativo al personale interinale, (pari a 970 mila euro), impiegato principalmente sui cantieri di servizi di manovra di nuova gestione.

Nell'ambito degli altri costi operativi si segnalano: minori spese per acquisto gasolio, effetto della diminuzione del prezzo medio di acquisto (-8% rispetto al 2015); minori costi di pedaggio ed energia elettrica per accesso all'infrastruttura (745 mila euro) e per noleggio materiale rotabile (678 mila euro) a seguito della riduzione dell'attività dell'impresa ferroviaria. In aumento il costo dei materiali per effetto soprattutto dell'incremento dell'attività nell'area costruzioni.

In conseguenza di ciò il Margine Operativo Lordo fa registrare una flessione attestandosi a 4.406 mila euro rispetto a 5.136 mila euro del 2015 (-14,2%).

Nel 2016 Serfer, in continuità rispetto agli anni precedenti, si conferma società efficiente, dinamica ed affidabile, caratteristiche che le hanno consentito di continuare a sviluppare il proprio volume di attività. Il 2016 ha rappresentato l'anno in cui la società ha proseguito il percorso di riposizionamento strategico che la porterà a focalizzarsi nel business dei servizi di manovra e delle costruzioni, continuando nel graduale disimpegno dal settore di attività di impresa ferroviaria.

Trenord S.r.l.

(importi in €/000)

	2016	2015
Ricavi operativi	781.474	782.053
Costi	(704.816)	(719.113)
Margine Operativo lordo	76.658	62.940
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(55.138)	(50.901)
Risultato operativo	21.520	12.039
Proventi ed Oneri Finanziari	(518)	(2.480)
Risultato prima delle imposte	21.002	9.559
Imposte sul reddito	(9.849)	(5.679)
Risultato netto	11.153	3.880

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

Per il 2016 Trenord, su richiesta di Regione Lombardia, ha consolidato il programma d'esercizio: a valle di EXPO, quella che doveva essere una maggior offerta di servizi provvisoria e legata all'evento è divenuta, nel 2016, una offerta strutturale. La produzione si è infatti assestata ai livelli del 2015, con 41,6 mln di treni-Km (41,5 nell'anno precedente).

L'esercizio 2016 è segnato da una costante conferma del continuo miglioramento sull'andamento del principale obiettivo di breve periodo: il recupero della puntualità. Le azioni messe in campo hanno consentito di passare da un 83,9% medio progressivo di puntualità del 2015 ad un 85,6% medio progressivo del 2016.

Nel 2016 la società registra un Risultato Netto di 11,1 milioni di euro, in aumento di 7,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi sono sostanzialmente in linea con il valore del 2015, anno di EXPO. Il margine operativo lordo è pari a 76,7 milioni di euro, in aumento rispetto al 2015 (+21,5%), mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 21,5 milioni di euro, anch'esso in aumento rispetto al 2015 (+76,8%). La consistenza del personale della Società alla fine dell'esercizio 2016 è pari a 4.108 unità, 42 in meno rispetto alla chiusura del 2015.

Nell'ambito dell'orizzonte di più ampio respiro, così come previsto dal nuovo Contratto di servizio sottoscritto, la maggiore produzione strutturale sta spingendo la Società ad una ulteriore attenta azione di contenimento dei costi e ad un utilizzo pieno ed efficiente dei fattori della produzione, quali le risorse umane e gli asset strumentali, nel rispetto dell'incremento dei volumi di produzione e della sicurezza e qualità del servizio reso.

Thello S.a.s.

(importi in €/000)

	2016	2015
Ricavi operativi	37.564	46.145
Costi	(52.692)	(49.997)
Margine Operativo lordo	(15.128)	(3.852)
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(126)	(175)
Risultato operativo	(15.254)	(4.027)
Proventi ed Oneri Finanziari	(280)	(150)
Risultato prima delle imposte	(15.534)	(4.177)
Imposte sul reddito	(416)	(315)
Risultato netto	(15.950)	(4.492)

Nel corso dell'esercizio 2016 Thello ha consolidato il mercato della linea notturna Venezia – Parigi e della linea diurna Milano-Marsiglia: oggi la società effettua quattro coppie di treni andata e ritorno tra la Francia e l'Italia. In termini di attività commerciale il 2016 ha risentito pesantemente del clima di tensione per i noti fatti legati al terrorismo internazionale che ha coinvolto Parigi, Bruxelles e, per finire, Nizza nel mese di luglio ultimo scorso. A ciò si aggiunge, inoltre, l'aggressiva politica commerciale da parte del settore aereo e del trasporto su gomma che hanno potuto beneficiare di una significativa riduzione del prezzo del petrolio.

Da segnalare, infine, alcuni eventi negativi in Francia di natura sociale, come la serie di scioperi di protesta contro la revisione della legge sul lavoro a maggio e giugno ed eventi climatici anomali, quali le forti inondazioni nelle prime settimane di giugno su Parigi ed il resto dell'Ile de France.

Complessivamente tali fenomeni hanno comportato una forte contrazione del traffico viaggiatori, rispettivamente del 34% sul collegamento notturno e del 4% sul collegamento diurno.

La società chiude l'esercizio con un risultato negativo di 15,9 milioni di euro; nel corso del 2017 sono previste nuove campagne di marketing e di pricing per il rilancio dell'offerta dei collegamenti ferroviari notturni e diurni nonché la realizzazione di un piano di ammodernamento delle vetture sui collegamenti notturni.

TX Logistik AG

(importi in €/000)

	2016	2015
Ricavi operativi	227.349	239.230
Costi	(231.148)	(237.516)
Margine Operativo lordo	(3.799)	1.714
Ammortamenti	(2.433)	(2.462)
Sval. e perdite /riprese di valore	(782)	(484)
Risultato operativo	(6.974)	(1.232)
Proventi ed Oneri Finanziari	(465)	(1.040)
Risultato prima delle imposte	(7.439)	(2.272)
Imposte sul reddito	(526)	20
Risultato netto	(7.965)	(2.252)

La società operante nel settore della logistica su scala europea ha sempre ricercato l'obiettivo di proporsi tra i principali operatori ferroviari delle merci in Europa. Il gruppo TX ha proprie filiali e licenze per l'esercizio dell'attività ferroviaria in Germania, Austria, Svizzera, Olanda ed Italia e lavora con partner qualificati per i servizi di trazione in Danimarca, Svezia e Svizzera. In Germania la società ha consolidato la sua posizione di secondo maggior operatore ferroviario nei servizi di trasporto e logistica, offrendo al mercato un servizio integrato di leadership in termini di qualità ed innovazione.

Nel corso del 2016 la società ha subito una contrazione dei volumi di produzione come conseguenza di un sistema produttivo che ha risentito del significativo incremento delle interruzioni sulla rete ferroviaria dei principali assi d'interesse della TX Logistik. Tali interruzioni, finalizzate al miglioramento della rete ferroviaria, daranno sicuramente un buon contributo negli anni a venire, ma nel corso del 2016 hanno determinato un deterioramento del servizio con conseguenze rilevanti sulla effettuazione dei servizi di trazione. Il numero di treni soppressi a causa delle restrizioni e dei ritardi conseguenti alle interruzioni oltre ad aver determinato una riduzione del volume di treni effettuati, hanno anche creato una disaffezione dei clienti, i quali hanno cercato alternative stradali ai servizi ferroviari della società. Gli oltre 700 treni non effettuati nel corso del 2016 hanno avuto come risultato una riduzione del 5% del fatturato complessivo, ma con un sensibile deterioramento del risultato essendo i costi fissi rimasti interamente a carico della TX Logistik.

Nel corso del 2016 la società ha anche ricostituito la compagine del top management dell'azienda sostituendo due dei tre membri del consiglio di direzione e ha riorganizzato la struttura di produzione così come quella di vendita.

Le prospettive per il futuro, pur nel complesso panorama internazionale, sono di forte recupero della produttività anche in vista della riorganizzazione del settore del trasporto e logistica merci con la creazione del "polo" Mercitalia all'interno della compagine delle società del gruppo FS.

AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2016 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

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e di quelli dinanzi alle Autorità Nazionali e Comunitarie di maggior rilievo in essere al 31 dicembre. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa sia esposta a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio, a parte quanto sotto riportato nel primo contenzioso. Inoltre, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

In dettaglio:

- Con riferimento ai procedimenti giudiziari penali, avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società, si evidenzia che nel corso del 2016 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:
 - delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la Società ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
 - delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001.
- Con riferimenti invece ai procedimenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie nel seguito si riportano quelli che, seppur non costituiscono attività e passività potenziali o accantonamenti, sono ritenuti di maggior rilievo ai fini dell'informativa da rendere nella presente Relazione.

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo anche la descrizione delle attività e passività potenziali, così come definite dai principi di Gruppo, sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

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

Procedimenti Penali e procedimenti ex D.Lgs.231/2001

- Procedimento penale n. 6305/2009 R.G.N.R. – n. 1917/2010 R.G. G.I.P. – n. 2135/2013 R.G. Tribunale di Lucca. Il 31 gennaio 2017, si è concluso il primo grado di giudizio ed il Tribunale ha pronunciato la relativa sentenza, condannando, tra gli altri, alcuni dirigenti ed ex dirigenti del Gruppo FS. La Società, imputata per l'illecito amministrativo previsto dall'art. 25-septies, commi 2 e 3, ex D.lgs. 231/01, in relazione ai delitti di omicidio e lesioni colpose di cui agli artt. 589 e 590 c.p., è stata dichiarata responsabile degli illeciti alla stessa ascritti e condannata alla sanzione pecuniaria pari a 700 quote del valore di euro 1.000 ciascuna nonché alla sanzione interdittiva di cui all'articolo 9 comma 2 lettera e) del D. Lgs. 231/2001 – divieto di pubblicizzare beni o servizi - per un periodo di tre mesi. Con riferimento a quest'ultima pena, si precisa che la sentenza dovrà indicare l'attività o le strutture oggetto della sanzione stessa che, in ogni caso, sarà esecutiva solo in seguito al passaggio in giudicato del provvedimento di condanna. Il Tribunale ha fissato il termine di 90 giorni (ordinatorio e dunque non vincolante) per il deposito delle motivazioni della sentenza. La società, nella consapevolezza della fondatezza delle proprie ragioni difensive, valuterà con i legali incaricati il supporto motivazionale della decisione al fine della proposizione dell'appello, che potrà avvenire nei successivi 45 giorni.
- Procedimento penale n. 8374/2014 R.G.N.R. – n. 1677/2015 R.G. G.I.P. Tribunale di Ancona; l'udienza conclusasi il 9 febbraio 2016 ha accertato la liceità della posizione di Trenitalia S.p.A., riguardo all'incidente, e la piena adeguatezza della sua organizzazione a norma del D.Lgs. 231/2001, conseguentemente il Tribunale di Ancona ha pronunciato sentenza di non luogo a procedere per insussistenza della responsabilità della società. La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ancona aveva aperto il procedimento penale a seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 19 ottobre 2013, ad un dipendente della ditta di pulizie ICFP (Immobiliare Cooperativa Facchini Portabagagli) di Ancona che stava utilizzando un carrello lavaggio cassa, nell'area della stazione denominata "platea di lavaggio nord – Scambietti", che si è ribaltato a causa del restringimento della parte finale del marciapiede utilizzato per le operazioni di lavaggio dei treni.
- Procedimento penale n. 3566/2015 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rimini. Il procedimento è stato aperto a seguito dell'infortunio, avvenuto il 5 marzo 2015, che ha interessato un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini (Direzione Tecnica – Linea Manutenzione Ciclica) nell'ambito del contratto di global service per la manutenzione dei fabbricati ed annessi locali di servizio. La società è ritenuta responsabile dell'illecito amministrativo di cui agli articoli 5 e 25 septies co. 3 del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il reato di lesioni colpose è stato commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro e nell'interesse e a vantaggio della società essendo state omesse le misure di prevenzione previste dalla legge allo scopo di eseguire i lavori in modo più rapido e meno costoso.
- Procedimento penale n.20765/2014 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze, il procedimento penale riguarda l'incidente d'esercizio (svio) avvenuto il 12 gennaio 2014, durante le operazioni di manovra di materiale rotabile. Nel corso di tale incidente, purtroppo, ha perso la vita un dipendente in servizio come deviatore alla garitta "Deviatore Ingresso Parco Carrozze". Il Pubblico Ministero procedente, oltre alle persone fisiche, ha ritenuto responsabile anche la Società Trenitalia, contestando l'illecito di cui agli articoli 5, lett. a) e b), e 25 septies del D. Lgs. n. 231/2001 in quanto il reato di omicidio colposo (con violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro) contestato ai dipendenti indagati sarebbe stato commesso nell'interesse economico della Società, in

quanto – sempre secondo l’impianto accusatorio - il personale sarebbe stato utilizzato con funzioni promiscue così da consentire l’impiego di un minore numero di lavoratori nell’organizzazione del lavoro, realizzando un risparmio per Trenitalia in ordine ai salari da corrispondere o, addirittura, alle mancate assunzioni.

- Procedimento penale n. 1758/2014 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano. Il procedimento prendeva avvio nel 2012 da presunte violazioni connesse al superamento dei limiti fissati normativamente nello scarico di acque reflue industriali in pubblica fognatura, commesso in Milano presso un impianto industriale. Il procedimento vede coinvolta la società per la violazione dell’art. 25 undecies co. 2 lett. a) punto 1. del Decreto Legislativo 231/2001, in quanto il reato sarebbe stato commesso nell’interesse e vantaggio della società.
- Procedimento penale n. 2851/2008 R.G.N.R. – n. 1368/2012 R.G. Tribunale di Potenza. Il procedimento penale è stato avviato a seguito dell’incidente ferroviario avvenuto, in data 8 agosto 2008, nello scalo denominato “Sider Potenza”, allorquando del materiale rotabile della Divisione Cargo (composto da un locomotore e dieci vagoni contenenti rottami ferrosi) ha investito il locomotore sul quale prestava servizio un dipendente della ditta Sider Potenza, che è poi deceduto a seguito delle lesioni riportate. Con sentenza emessa il 9 marzo 2016 il Tribunale di Potenza, ha, tra l’altro, disposto la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica in relazione all’ipotesi di cui all’art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001 a carico della società.

Procedimenti dinanzi alle autorità nazionali

- Ricorso in appello promosso dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per la riforma/annullamento della sentenza del TAR Lazio, sez. I, n. 3398 del 27 marzo 2014. In data 24 giugno 2014, è stato notificato a Trenitalia copia del ricorso in appello promosso dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (“Autorità” o “AGCM”) innanzi al Consiglio di Stato per la riforma/annullamento della sentenza n. 3398 del 27 marzo 2014, con cui il TAR Lazio, sez. I, aveva annullato il provvedimento sanzionatorio reso dall’Autorità all’esito del procedimento istruttorio A/436-Arenaways/Ostacoli all’accesso nel mercato dei servizi di trasposto ferroviario passeggeri. Al termine dell’istruttoria, l’Autorità aveva comminato a Trenitalia, in solido con FS, una sanzione amministrativa pecuniaria pari a 200 mila euro. Il ricorso in appello, che non contiene istanza di sospensiva, è stato promosso altresì contro FS e RFI e nei confronti di Codacons, Altroconsumo, Arenaways S.p.A., Fallimento Arenaways S.p.A., Go Concept. Ad oggi, la data dell’udienza per la discussione nel merito del ricorso non è ancora stata fissata. In ogni caso, poiché Trenitalia ha già provveduto al pagamento della sanzione in allora irrogata dall’AGCM, non sussistono passività potenziali.
- PS/4656-Sanzioni per irregolarità di viaggio; in data 25 gennaio 2016, è stato notificato a Trenitalia copia del ricorso in appello promosso dall’AGCM innanzi al Consiglio di Stato per la riforma/annullamento della sentenza del TAR del Lazio 12179, del 26 ottobre 2015. Con tale decisione il TAR del Lazio, accogliendo i motivi di ricorso di Trenitalia, ha annullato il provvedimento sanzionatorio dell’AGCM n. 25175, del 12 novembre 2014. In particolare, il Giudice ha accolto le argomentazioni proposte nel ricorso, confermando: (i) la legittimità del DPR 753/1980 quale fonte normativa del potere sanzionatorio di Trenitalia, a prescindere dalla natura e dalla veste societaria della stessa; (ii) la non contestabilità della scelta commerciale di prevedere l’obbligo di prenotazione del posto a sedere per i servizi di media e lunga percorrenza, così come definita da Trenitalia. Vengono inoltre confermati alcuni profili di scorrettezza della

pratica commerciale, cui Trenitalia ha tempestivamente posto rimedio in sede di ottemperanza alla decisione impugnata. Il TAR del Lazio ha altresì disposto l'integrale revisione della sanzione pecuniaria originariamente irrogata in considerazione del contenuto della sentenza.

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

In ottemperanza alla decisione del Giudice di primo grado, l'AGCM, in data 10 febbraio 2016, ha comunicato a Trenitalia l'avvio del procedimento PS4656B funzionale alla rideterminazione, in senso più favorevole alla Società, della sanzione amministrativa pecuniaria irrogata con il provvedimento n. 25175 del 12 novembre 2014 (tempestivamente versata). L'esito del procedimento di rideterminazione della sanzione, nel corso del quale Trenitalia ha rappresentato le proprie considerazioni a supporto del sostanziale abbattimento della sanzione, ha comportato una riduzione della sanzione da 1 milione di euro a 360 mila euro (Provvedimento AGCM n. 26005, del 4 maggio 2016).

- PS/10578 - Sistemi di vendita di Trenitalia: in data 9 novembre 2016, l'AGCM ha deliberato, nei confronti di Trenitalia, l'avvio di un procedimento istruttorio per la presunta violazione della disciplina in materia di pratiche commerciali scorrette di cui al Codice del Consumo, in relazione ai sistemi di vendita di Trenitalia. La comunicazione di avvio del procedimento istruttorio è stata notificata lo scorso 15 novembre, in occasione degli accertamenti ispettivi effettuati, senza alcun preavviso, presso la sede di Trenitalia di Roma. In sintesi, secondo l'Autorità, la sezione "Tutti i treni" della maschera di ricerca nel sito Internet www.trenitalia.com (opzione selezionata di default) non riporterebbe la totalità delle soluzioni di viaggio contenute, invece, nelle specifiche sezioni "Freccie" e "Treni Regionali" e, nella visualizzazione, sarebbero escluse alcune soluzioni di viaggio più economiche rappresentate da servizi regionali. La clientela sarebbe, dunque, indotta ad acquistare le soluzioni di viaggio più costose (ad esempio, le soluzioni con treni Freccia), integrandosi con ciò le pratiche commerciali scorrette. Inoltre, l'App Trenitalia e le biglietterie automatiche non consentirebbero ai consumatori neppure la possibilità di scegliere la tipologia dei treni secondo la tripartizione "Tutti i treni", "Freccie" e "Regionali", non essendo prevista questa ultima opzione. A detta dell'AGCM, tali condotte avrebbero impatto sugli obblighi di servizio pubblico imposti a Trenitalia nel segmento regionale e, in parte, in quello a media e a lunga percorrenza, qualificando così la pratica contestata come "aggressiva", ai sensi del Codice del Consumo. Nel rispetto della tempistica del procedimento, Trenitalia ha: (i) presentato richiesta di riservatezza dei documenti acquisiti durante l'ispezione, al fine di sottrarre eventuali informazioni sensibili alla disponibilità di soggetti terzi; (ii) fornito riscontro alla richiesta di informazioni formulata dall'AGCM contestualmente all'avvio del procedimento istruttorio; (iii) presentato memorie e documenti, per sostenere la correttezza della propria condotta. Inoltre, con due note del dicembre 2016 e gennaio 2017, Trenitalia, pur confermando la liceità della propria condotta, ha formulato una serie di impegni volti a superare i presunti profili di scorrettezza ravvisati dall'AGCM nel corso delle valutazioni preliminari all'avvio dell'istruttoria. L'eventuale accoglimento degli impegni da parte dell'AGCM, all'esito di una valutazione dell'idoneità degli stessi, condurrebbe alla chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione. La chiusura del procedimento è fissata al prossimo 8 aprile 2017.
- Delibera ART n.70 del 31 ottobre 2014 – Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture; con tre ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica, RFI,

Grandi Stazioni e Centostazioni hanno impugnato la Delibera n.70 del 31 ottobre 2014, notificando a Trenitalia il ricorso in qualità di controinteressato. Successivamente i ricorsi sono stati trasposti in sede giurisdizionale dinanzi al TAR Lazio presso il quale Trenitalia si è costituita chiedendo il rigetto del ricorso di RFI e l'accoglimento di quello di Grandi Stazioni e di Centostazioni. Il TAR del Lazio, con ordinanze nn. 3076/2016, 3086/2016 e 3087/2016 del 10/3/2016, ha dichiarato il proprio difetto di competenza territoriale in favore del TAR Piemonte, dinanzi al quale i giudizi promossi da RFI e Grandi Stazioni sono stati quindi riassunti. Trenitalia ha provveduto a costituirsi in entrambi i giudizi in data 5 maggio 2016 (i procedimenti sono indicati con i numeri C009518RM e C009527RM nella tabella che sarà inviata a mezzo posta elettronica). L'udienza di discussione non è stata ancora fissata.

- Delibera ART n.96 del 13 novembre 2015 – Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; la Delibera n.96 del 13 novembre 2015, con cui l'Autorità ha definito i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, è stata impugnata da Trenitalia con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. Successivamente il ricorso è stato trasposto in sede giurisdizionale dinanzi al TAR Piemonte, presso il quale Trenitalia si è regolarmente costituita in data 5 maggio 2016.

Con atto di motivi aggiunti, con istanza di concessione delle misure cautelari, notificato il 26 settembre 2016, Trenitalia ha impugnato le delibere n. 72 del 27 giugno 2016 (*Attuazione della delibera n. 96/2015 – modalità applicative e differimento termini*) e 75 del 1° luglio 2016 (*Sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015 e successive integrazioni*), con le quali l'ART ha dato attuazione al progetto regolatorio al Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA). L'udienza per la trattazione dell'istanza cautelare si è tenuta l'11 ottobre u.s. In quella sede il Collegio ha suggerito, stante la complessità della vicenda, l'opportunità di esaminare la questione in sede di merito. Le Parti hanno aderito all'invito e la causa è stata rinviata all'udienza pubblica del 15 marzo 2017.

- Delibera ART n. 80/2016 del 15 luglio 2016 - *Sistema tariffario 2017-2021 per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Conformità al modello regolatorio approvato con delibera n. 96/2015*. Con ricorso autonomo innanzi al TAR Piemonte, Trenitalia ha impugnato la Delibera 80/2016 con la quale l'ART ha approvato, con alcune prescrizioni, il nuovo sistema tariffario applicato per gli anni 2017-2021 dal Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso alle infrastrutture ferroviarie. In particolare, la delibera in questione ha accertato la presunta conformità del sistema tariffario proposto da RFI ai criteri precedentemente stabiliti dalla stessa ART nella Delibera n. 96/2015, recante "Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura".
- Delibera ART n. 54/2016 del 11 maggio 2016 - *Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di "abbonamenti" possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad Alta Velocità*. Trenitalia ha promosso ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della Delibera ART n. 54/2016 pubblicata l'11 maggio 2016 avente ad oggetto "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che i passeggeri in possesso di abbonamenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi ferroviari ad AV". Il ricorso è stato notificato in data 7 settembre. Il 25 ottobre 2016 l'ART ha trasposto il ricorso innanzi al TAR Piemonte. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Per le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto nel bilancio 2015.

Procedimenti dinanzi alle Autorità Comunitarie

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

- Indagine formale per presunti aiuti di Stato illegittimi (casi SA 32179 e SA 32953); il 28 marzo 2014 la Commissione europea ha adottato la decisione di aprire un'indagine formale per presunti aiuti di Stato in merito ai trasferimenti di attivi da RFI a FS Logistica e Trenitalia effettuati attraverso quattro operazioni di scissione avvenute tra il 2007 e il 2010 e in relazione alle compensazioni riconosciute dallo Stato italiano a Trenitalia in forza di tre contratti di servizio pubblico merci, succedutisi a partire dal 2000. La decisione è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 23 maggio 2014. Nel corso del 2014 sia il Governo italiano sia il Gruppo FS hanno fornito alla Commissione le proprie valutazioni in merito. Negli anni 2015 e 2016 non si sono registrati sviluppi di rilievo. L'istruttoria della Commissione è ancora in corso.
- Autorizzazione quale aiuto di Stato compatibile della misura "Ferrobonus" (caso SA 44627); in data 24 novembre 2016 la Commissione europea ha autorizzato quale aiuto di Stato compatibile ai sensi dell'art. 93 TFUE e delle Linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie la misura denominata "Ferrobonus", notificata formalmente da parte delle autorità italiane alla Commissione Europea in data 22 giugno 2016. La decisione di autorizzazione permette l'erogazione di contributi per un triennio (stanziamento previsto dall'art. 1, comma 648, legge 28 dicembre 2015, n. 208) a favore degli operatori logistici che decidano di incrementare la quantità delle merci trasportate su ferro al fine di favorire lo sviluppo del trasporto intermodale.
- Autorizzazione quale aiuto di Stato compatibile della misura al sostegno al trasporto ferroviario merci 2015-2017 (SA 40887/SA 45482); in data 19 dicembre 2016 ha autorizzato quale aiuto di Stato compatibile ai sensi dell'art. 93 TFUE e delle Linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie la misura di sostegno al trasporto ferroviario merci 2015-2017. L'intervento in questione, a seguito di una prima notifica formale quale misura non costituente aiuto di Stato effettuata dalle autorità italiane alla Commissione Europea in data 10 febbraio 2015, è stata nuovamente notificata formalmente dall'Italia quale aiuto di Stato compatibile, in data 24 agosto 2016. La decisione di autorizzazione permette l'erogazione di contributi per il triennio 2015-2017 a favore delle imprese ferroviarie, al fine di compensare le stesse dei costi sostenuti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e di una parte dei costi esterni risparmiati.

Per gli altri casi non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto in bilancio 2015.

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

Decreto Legislativo n. 231/2001

Nel 2016 l'Organismo di Vigilanza della Società ha svolto l'attività di vigilanza sul funzionamento e l'osservanza del "Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società", mediante l'analisi e il monitoraggio dei flussi informativi trasmessi dalle strutture societarie e lo svolgimento di verifiche mirate presso alcune aree astrattamente considerate a rischio reato. Le raccomandazioni emerse in esito alle verifiche svolte sono state prontamente prese in carico dalle strutture e, con particolare riferimento, alla necessità di aggiornamento del corpo delle procedure che disciplinano i processi analizzati.

L'Organismo di Vigilanza ha promosso e monitorato l'attività di aggiornamento del Modello, reso necessario a seguito del progetto di scissione parziale di Trenitalia mediante l'assegnazione in favore di Mercitalia Rail srl del ramo di azienda denominato "Cargo". L'attività di aggiornamento ha tenuto anche conto delle novità introdotte dal Legislatore in materia di reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D. Lgs. n. 231/2001 dal dicembre 2015 e del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro siglato in data 16 dicembre 2016.

In data 27 luglio 2016, scaduto il mandato triennale dell'Organismo di Vigilanza, il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia ha proceduto al rinnovo dell'organo per il triennio 2016-2018, nominando in qualità di Presidente il prof. Paolo Gualtieri. L'ottavo aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo della Società è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il 20 febbraio 2017.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter del Codice Civile

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I fattori di rischio riportati in precedenza esprimono quali possano essere gli elementi esogeni il cui manifestarsi potrebbe determinare situazioni di modifiche del quadro di riferimento nel quale la società opera. In particolare, si segnala come l'evoluzione del quadro regolatorio e normativo può generare, in breve tempo, discontinuità il cui effetto oggi non è compiutamente quantificabile, ma del quale si può solo evidenziare la rilevanza. In tal senso, si veda quanto esposto in tema di regolazione del canone di accesso dell'infrastruttura e di costi di approvvigionamento dell'energia elettrica. Allo stesso tempo va sottolineata l'evoluzione del mercato AV, dove il competitor sta sviluppando azioni sempre più aggressive sul pricing e di diversa connotazione del servizio offerto.

La mancata definizione finanziaria di alcune prestazioni fornite alla Pubblica Amministrazione obbliga la società alla ricerca di fonti di finanziamento ulteriori che ne aumentano il capitale investito e non ne garantiscono un'adeguata remunerazione.

La società ha messo in campo tutte le azioni e gli investimenti per proteggere i profili reddituali che le consentano di generare valore, pur nel mutato contesto descritto, ma dovrà tenere conto prospetticamente della possibilità che la crescita dell'EBITDA possa avere una evoluzione, nel breve periodo, che, come già per il 2016, non consenta di ritornare sui livelli di redditività netta precedenti all'avvio dei massicci investimenti.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Bilancio di esercizio: prospetti contabili e note esplicative

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2016	31.12.2015
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(5)	9.633.413.472	9.545.306.473
Attività immateriali	(6)	129.674.105	138.840.536
Attività per imposte anticipate	(7)	99.749.379	108.492.887
Partecipazioni	(8)	49.462.022	143.110.197
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(9)	1.961.741	1.759.145
Altre attività non correnti	(10)	14.788.548	17.431.573
Totale attività non correnti		9.929.049.267	9.954.940.811
Rimanenze	(11)	584.436.195	647.347.379
Crediti commerciali correnti	(12)	1.373.093.913	2.125.156.462
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(9)	3.133.577	14.372.673
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13)	38.693.450	33.635.498
Crediti tributari	(14)	6.986.026	11.099.693
Altre attività correnti	(10)	353.780.694	260.488.847
Totale attività correnti		2.360.123.855	3.092.100.552
Totale attività possedute per la vendita	(15)	633.249.771	-
Totale attività		12.922.422.893	13.047.041.363
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(16)	1.654.464.000	1.654.464.000
Riserve	(16)	223.411.183	211.909.031
Riserva di valutazione	(16)	(175.520.774)	(186.317.346)
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	508.962.378	324.421.518
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	116.819.751	230.043.010
Totale Patrimonio Netto		2.328.136.538	2.234.520.214
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	4.622.359.654	4.000.702.652
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	767.764.749	918.767.689
Fondi rischi e oneri	(19)	108.583.420	140.789.688
Passività per imposte differite	(7)	89.929.246	90.961.063
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	46.240.765	64.707.736
Altre passività non correnti	(21)	756.261	22.255.196
Totale passività non correnti		5.635.634.095	5.238.184.023
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	(17)	1.889.222.389	1.518.812.634
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	4.461.630	1.479.436
Debiti commerciali correnti	(22)	1.821.487.933	2.198.472.429
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	265.536.466	1.261.246.975
Altre passività correnti	(21)	604.100.461	594.325.652
Totale passività correnti		4.584.808.879	5.574.337.126
Totale passività possedute per la vendita	(15)	373.843.381	-
Totale passività		10.594.286.355	10.812.521.149
Totale patrimonio netto e passività		12.922.422.893	13.047.041.363

Conto economico

(Euro)	Note	2016	2015
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(23)	4.858.190.657	4.870.131.917
Altri proventi	(24)	220.522.128	244.204.963
Totale ricavi		5.078.712.784	5.114.336.880
Costi operativi			
Costo del personale	(25)	1.647.819.992	1.655.637.496
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(26)	435.196.600	430.656.367
Costi per servizi	(27)	1.827.475.425	1.814.169.389
Costi per godimento beni di terzi	(28)	97.251.592	99.197.718
Altri costi operativi	(29)	40.165.083	44.325.738
Costi per lavori interni capitalizzati	(30)	(363.677.979)	(410.127.565)
Totale costi		3.684.230.711	3.633.859.142
Ammortamenti	(31)	1.037.677.933	959.001.399
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(32)	24.267.421	9.583.783
Risultato operativo		332.536.719	511.892.556
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(33)	10.229.574	17.049.329
Oneri finanziari	(34)	114.505.127	148.555.418
Totale proventi e oneri finanziari		(104.275.553)	(131.506.089)
Risultato prima delle imposte		228.261.166	380.386.467
Imposte sul reddito	(35)	36.061.882	31.085.201
Risultato del periodo delle attività continuative		192.199.284	349.301.266
Risultato del periodo delle attività cessate	(15)	(75.379.533)	(119.258.256)
Risultato netto d'esercizio		116.819.751	230.043.010

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	2016	2015
Risultato netto d'esercizio		116.819.751	230.043.010
Altre componenti di conto economico complessivo			
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo al lordo dell'effetto fiscale:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)	(4.066.716)	39.321.092
Effetto fiscale utili/(perdite) relativi ai benefici attuariali	(16)	166.081	(9.509.276)
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdite) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni al lordo dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)	19.660.716	52.445.925
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(16)	(4.963.507)	(16.681.354)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		10.796.573	65.576.387
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		127.616.324	295.619.397

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio Netto										
(Euro)	Capitale sociale	Riserve					Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve		Riserve di Valutazione						
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
Saldo al 31 dicembre 2014	1.654.464.000	31.849.247	177.084.324	(89.884.814)	(162.008.920)	(42.960.163)	278.887.742	59.509.237	1.949.900.817	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi							(11.000.000)		(11.000.000)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2.975.462				2.975.462	56.533.775	(59.509.237)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								230.043.010	230.043.010	
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				35.764.571	29.811.816	65.576.387			65.576.387	
Saldo al 31 dicembre 2015	1.654.464.000	34.824.709	177.084.324	(54.120.243)	(132.197.104)	25.591.686	324.421.518	230.043.010	2.234.520.214	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi							(34.000.000)		(34.000.000)	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11.502.150				11.502.150	218.540.860	(230.043.010)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								116.819.751	116.819.751	
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				14.697.208	(3.900.635)	10.796.573			10.796.573	
Saldo al 31 dicembre 2016	1.654.464.000	46.326.859	177.084.324	(39.423.035)	(136.097.739)	47.890.409	508.962.378	116.819.751	2.328.136.538	

Rendiconto finanziario

(Euro)	Note	2016	2015
Utile/(perdita) di esercizio	(16)	116.819.751	230.043.010
Ammortamenti	(5-6)	1.091.137.642	1.007.238.322
Accantonamento fondi per rischi	(19)	17.902.935	52.699.289
Svalutazioni	(5-6-9)	22.607.981	5.484.365
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	(18)	9.814.118	11.674.182
Accantonamenti e svalutazioni		50.325.034	69.857.836
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(24-29)	(1.549.436)	760.447
Variazione delle rimanenze	(11)	6.148.018	40.471.580
Variazione dei crediti commerciali	(12)	563.808.598	(408.881.771)
Variazione dei debiti commerciali	(22)	(353.540.822)	538.466.947
Variazione delle imposte differite	(7)	2.914.264	(16.522.892)
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(14)	4.113.666	(8.657.073)
Variazione delle altre passività	(21)	18.844.327	(86.509.244)
Variazione delle altre attività	(10)	(93.469.839)	(203.687.603)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(19)	(36.791.536)	(23.095.655)
Pagamento benefici ai dipendenti	(18)	(45.356.261)	(63.966.874)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		1.323.403.406	1.075.517.031
Investimenti in immobili impianti e a macchinari	(5)	(1.508.398.477)	(1.791.374.789)
Investimenti in attività immateriali	(6)	(48.222.140)	(57.317.075)
Investimenti in partecipazioni	(8)	(175.001)	-
Investimenti al lordo dei contributi		(1.556.795.618)	(1.848.691.864)
Contributi-immobili impianti e a macchinari	(5)	54.060.701	13.849.447
Contributi-Attività immateriali	(6)	154.432	-
Contributi		54.215.133	13.849.447
Disinvestimenti immobili impianti e a macchinari	(5)	19.675.756	16.389.239
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	(6)	(4.838)	-
Disinvestimenti in partecipazioni	(8)	11.489	186.899
Disinvestimenti		19.682.407	16.576.138
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		(1.482.898.078)	(1.818.266.279)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	97.133.761	(295.379.019)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(17)	894.932.996	405.308.798
Variazione delle attività finanziarie	(9)	11.036.501	(6.443.404)
Variazione delle passività finanziarie	(20)	(3.695.954)	(9.702.108)
Dividendi	(16)	(34.000.000)	(11.000.000)
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		965.407.303	82.784.267
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo		805.912.631	(659.964.981)
Disponibilità liquide a inizio periodo		(1.211.230.060)	(551.265.079)
Disponibilità liquide a fine periodo		(405.317.429)	(1.211.230.060)
di cui C/C Intersocietario	(20)	(444.013.015)	(1.244.865.558)
di cui Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13)	38.695.586	33.635.498

NOTA: Il rendiconto finanziario 2016 è stato redatto al lordo degli effetti delle riclassifiche ad attività/passività destinate alla vendita

NOTE AL BILANCIO

1. Premessa

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

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

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli amministratori in data 22 marzo 2017 e lo stesso sarà sottoposto all'assemblea per l'approvazione ed il successivo deposito entro i termini previsti dalla legge. L'assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio.

La società, optando per l'esenzione dal consolidamento prevista dall'IFRS10, ha redatto il bilancio d'esercizio. Il bilancio consolidato viene redatto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., da cui Trenitalia S.p.A. è direttamente controllata. La capogruppo ha sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

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

2. Criteri di redazione del bilancio

Il presente bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Trenitalia si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dal Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio di esercizio a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

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.

La valuta funzionale della Società è l'euro, base di presentazione del bilancio, e che rappresenta 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.

Il bilancio è costituito dalla Situazione patrimoniale-finanziaria, dal Conto economico, dal Conto economico complessivo, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal Rendiconto finanziario e dalle relative Note; in dettaglio:

- la Situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente" con specifica separazione delle attività/passività classificate come possedute per la vendita o incluse in un gruppo in dismissione classificato come posseduto per la vendita;
- il Conto economico è stato predisposto classificando i costi per natura con separata evidenza del risultato netto delle *continuing operation* e di quello delle *discontinued operation*;
- il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;
- il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il metodo indiretto.

A seguito dell'operazione di scissione del Ramo Cargo, già ampiamente descritta nella relazione sulla gestione, il presente bilancio è stato redatto applicando il principio contabile internazionale IFRS 5 "Attività non Correnti possedute per la vendita e Attività Operative Cessate", nello specifico sotto-paragrafo dei principi contabili applicati sono descritti i criteri. Il conto economico delle attività continuative è presentato al lordo dei rapporti tra le attività continuative e le attività cessate.

La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

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

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

3. Principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

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

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

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

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

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

Attività immateriali

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

(a) Concessioni, licenze e marchi

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

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

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

(b) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

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

Categoria	Aliquota di Ammortamento	Vita Utile
- Costi di sviluppo	20%	5 anni
- Software	20%	5 anni

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strumenti finanziari

La Società classifica le attività finanziarie nelle seguenti categorie:

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

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

(a) Attività finanziarie con contropartita al conto Economico

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

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

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

(b) Crediti e finanziamenti

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

(c) Attività finanziarie detenute fino a scadenza

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

(d) Attività finanziarie disponibili per la vendita

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

negoziabilità del titolo stesso: sono rilevate tra le attività correnti quelle il cui realizzo è atteso nei successivi 12 mesi.

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

Derivati

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

In particolare la società utilizza strumenti derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di *fair value* di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (*fair value hedge*) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (*cash flow hedge*). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine si rimanda alla Nota 20.

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

Fair value hedge

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

Cash flow hedge

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

Determinazione del fair value

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

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

In particolare:

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Rimanenze

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

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

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

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

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

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

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

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

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

pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite. Il TFR comprende anche il Fondo Indennità di buonuscita dovuto al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.

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

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Ricavi

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

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

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

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

Contributi pubblici

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

i) Contributi in conto impianti

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

ii) Contributi in conto esercizio

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

Dividendi

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

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

Attività e passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

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

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

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

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

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

Principi contabili di recente emissione

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI PRIMA ADOZIONE

Di seguito i nuovi principi contabili internazionali IAS/IFRS che hanno trovato applicazione a partire dal 1° gennaio 2016.

Emendamenti allo IAS 19 – Benefici ai dipendenti

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo IAS 19 – “Benefici ai dipendenti”, intitolati “Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti”. I nuovi documenti sono stati adottati dall’Unione Europea con il Regolamento n.2015/29 del 17 dicembre 2014, con l’obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi dei dipendenti o terzi collegati ai piani a benefici definiti che devono essere rilevati a riduzione del service cost.

Tali emendamenti sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L’applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l’ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2010-2012

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

- la modifica all'IFRS 2 ha chiarito la definizione di “condizione di maturazione” (“*vesting condition*”) definendo separatamente i concetti di “condizione di conseguimento di risultati” (“*performance condition*”) e di “condizione di permanenza” (“*service condition*”);
- le modifiche all'IFRS 3 chiariscono come classificare un corrispettivo potenziale (*contingent consideration*) pattuito nell’ambito di una *business combination*. In particolare la modifica chiarisce che se il corrispettivo potenziale rappresenta uno strumento finanziario, deve essere classificato alternativamente come passività finanziaria o come strumento rappresentativo di capitale. Le modifiche all'IFRS 3 chiariscono inoltre che i cambiamenti di *fair value* di un corrispettivo potenziale, che non rappresenti un “*measurement period adjustment*” e non sia stato classificato come Patrimonio netto, devono essere rilevati nell’utile/(perdita) dell’esercizio;
- le modifiche all'IFRS 8 richiedono all’entità di fornire un’ulteriore informativa che consiste in una breve descrizione dei criteri utilizzati dal *management* per aggregare i settori operativi, nonché di spiegare gli indicatori economici che sono stati oggetto di valutazione nello stabilire che i settori operativi aggregati avessero caratteristiche economiche simili. Le modifiche chiariscono inoltre che

la riconciliazione tra il totale attivo dei settori ed il totale attivo consolidato è dovuta solo qualora sia già fornita periodicamente al *management*;

- la modifica allo IAS 24 attiene alla definizione di "parte correlata" per includere la *management entity* cioè quell'entità che presta, all'entità che redige il Bilancio, servizi resi per mezzo di dirigenti con responsabilità strategica. Tale *management entity* deve essere inclusa tra le parti correlate dell'entità che redige il Bilancio e ne consegue che dovranno essere rispettati gli obblighi di informativa previsti dallo IAS 24 in tema di parti correlate indicando, oltre ai costi per servizi pagati o pagabili alla *management entity*, anche le altre transazioni effettuate con la stessa come ad esempio i finanziamenti. La modifica chiarisce inoltre che se una società ottiene da altre entità servizi di dirigenza con responsabilità strategica, la stessa non sarà tenuta ad esporre i compensi pagati o pagabili dalla *management entity* a tali dirigenti;
- le modifiche agli IAS 16 e 38 chiariscono che in caso di applicazione del modello della rideterminazione del valore, le rettifiche sull'ammortamento accumulato non sono sempre proporzionali alla rettifica del valore contabile lordo. In particolare, alla data di rideterminazione del valore, l'adeguamento del valore contabile dell'attività al valore rivalutato può avvenire in uno dei seguenti modi: a) il valore contabile lordo dell'attività è rettificato in modo che sia coerente con la rivalutazione e l'ammortamento accumulato è rettificato in modo da risultare pari alla differenza tra il valore contabile lordo e il valore contabile dell'attività dopo aver considerato le perdite per riduzione di valore accumulate; b) l'ammortamento accumulato è eliminato a fronte del valore contabile lordo dell'attività.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° febbraio 2015 o successivamente.

L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

Emendamenti all'IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto

Il 6 maggio 2014 lo IASB ha pubblicato "Accounting for Acquisitions of Interests in Joint Operations (Amendments to IFRS 11)". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2173 del 24 novembre 2015. Le modifiche apportate all'IFRS 11 prevedono nuovi orientamenti sulla contabilizzazione delle acquisizioni di interessenze in attività a controllo congiunto che costituiscono una *business combination*. In dettaglio un *joint operator* che acquisisce un'interessenza in una *joint operation* che rappresenta un *business*, deve seguire i dettami dell'IFRS 3 nel consolidarla se questi non sono in conflitto con l'IFRS 11. Ciò significa che le attività e le passività dell'interessenza in una *joint operation* devono essere valutate al *fair value* e, se presente, deve essere rilevato un avvivamento o un utile da acquisizione a prezzi favorevoli. Sono inoltre da riportare a conto economico i costi dell'acquisizione ed occorre fornire tutte le *disclosure* previste dall'IFRS 3.

Le modifiche si applicano a partire dagli esercizi finanziari che iniziano il 1° gennaio 2016. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

Emendamenti allo IAS 16 – Immobili impianti e macchinari e allo IAS 38 – Attività immateriali

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

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

Emendamenti allo IAS 27 – Bilancio separato

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

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. Il Gruppo ha deciso di non valutare allo stato l'adozione di tale facoltà anche alla luce di alcune tematiche applicative legate all'utilizzo del metodo del patrimonio netto, in particolare con riferimento alle entità controllate.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2012-2014

Il 25 settembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Annual Improvements to IFRSs: 2012-2014 Cycle*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2343 del 15 dicembre 2015. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi:

- la modifica all'IFRS 5 chiarisce che il cambiamento di classificazione di un'attività (o gruppo in dismissione) da posseduta per la vendita a posseduta per la distribuzione ai soci non deve essere considerato un nuovo piano di dismissione né pertanto deve modificarsi la data di classificazione;
- la modifica all'IFRS 7 chiarisce che potrebbe esistere un coinvolgimento residuo, con relativi obblighi di *disclosure*, qualora sia prevista la corresponsione di una commissione ad un veicolo che effettua il *servicing* degli *asset* ceduti;
- la modifica allo IAS 19 specifica che in caso di utilizzo del tasso di sconto riferito al mercato profondo di titoli di aziende primarie, la profondità del mercato deve essere valutata sulla base della valuta in cui l'obbligazione è espressa e non della valuta del paese in cui l'obbligazione è localizzata;
- la modifica allo IAS 34 prevede che le *disclosure* richieste per le situazioni infrannuali non presenti nelle relazioni intermedie possano essere richiamate attraverso un riferimento ad altro documento

purché sia disponibile agli utilizzatori negli stessi termini del bilancio intermedio (ad esempio una qualsiasi relazione pubblica degli amministratori).

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e per l'ambito di applicazione, effetti significativi sul presente bilancio.

Emendamenti allo IAS 1 – Presentazione del bilancio

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Disclosure Initiative*" (*Amendments to IAS 1*). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2406 del 18 dicembre 2015. Le modifiche chiariscono alcuni aspetti inerenti la *disclosure* in tema di: materialità (da riferirsi al bilancio nel suo complesso); disaggregazione e subtotali; struttura delle note (è ribadita la flessibilità ma va sempre considerata al comprensibilità e la comparabilità); partecipazioni valutate ad *equity* (la quota di OCI va bipartita come le altre voci di OCI). L'iniziativa rientra nell'ambito del progetto *Disclosure Initiative* che ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Tali modifiche sono applicabili ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente. L'applicazione degli emendamenti, per la natura ed i contenuti degli stessi, non ha comportato effetti significativi sul presente bilancio consolidato.

Emendamenti all'IFRS 10 – Consolidated financial statements, all'IFRS 12 – Disclosure of interests in other entities e allo IAS 28 – Investments in associates and joint venture

Il 18 dicembre 2014 lo IASB ha pubblicato "*Investment Entities: Applying the Consolidation Exception*" (*Amendments to IFRS 10, IFRS 12 and IAS 28*). Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1703 del 22 settembre 2016. L'emendamento, che ha determinato alcune modifiche ai principi IFRS 10-12 e IAS 28, mira a precisare i requisiti per la contabilizzazione delle entità d'investimento e a prevedere esenzioni in situazioni particolari. Le modifiche si applicano a partire dal 1 gennaio 2016 o successivamente.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI E INTERPRETAZIONI DI RECENTE OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

Alla data di redazione sul presente bilancio annuale gli organi competenti dell'Unione Europea hanno concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. Con riferimento ai principi applicabili per il Gruppo si è deciso di non esercitare l'opzione che prevede l'adozione anticipata ove prevista.

La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sulla società è in corso di analisi; in particolare per i nuovi IFRS 9 e 15 sono stati avviati gruppi di lavoro specifici.

IFRS 15 – Revenue from Contracts with Customers ed Emendamenti

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "*Revenue from Contracts with Customers*". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.1905 del 22 settembre 2016. Il principio rappresenta un unico e completo *framework* per la rilevazione dei ricavi e stabilisce le disposizioni da applicare a tutti i contratti con la

clientela (ad eccezione dei contratti che rientrano nell'ambito degli *standards* sul *leasing*, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). L'IFRS 15 sostituisce i precedenti *standards* sui ricavi: lo IAS 18 *Revenue* e lo IAS 11 *Construction Contracts*, oltre che le interpretazioni IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, IFRIC 15 *Agreements for the Construction of Real Estate*, IFRIC 18 *Transfers of Assets from Customers* e SIC-31 *Revenue—Barter Transactions Involving Advertising Services*. Il nuovo modello per la rilevazione dei ricavi previsto dall'IFRS 15 (*five steps model*) prevede che i ricavi debbano essere rilevati al trasferimento del controllo di beni o servizi al cliente (e non più al trasferimento sostanziale dei rischi e benefici) ed al corrispettivo cui l'entità ritiene di avere diritto (quindi non più al fair value).

L'11 settembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* all'IFRS 15 con cui ha posticipato l'entrata in vigore dello *standard*, fissandola al 1° gennaio 2018. E' comunque consentita l'applicazione anticipata. Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. Il nuovo *standard* è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

IFRS 9 – Financial instruments

Il 24 luglio 2014 lo IASB ha pubblicato la versione finale dell'IFRS 9 "Strumenti finanziari". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n.2067 del 22 novembre 2016. Il documento accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39 e supera tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment*, e *hedge accounting*. Tra le principali novità si ricorda che in tema di classificazione e valutazione occorre considerare il *business model* utilizzato per gestire le attività e passività finanziarie e le caratteristiche dei flussi di cassa finanziari. Inoltre il principio introduce nuovi aspetti per la valutazione delle perdite sui crediti (*expected credit losses*) ed un nuovo modello di *hedge accounting*. Il nuovo *standard* è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI NON ANCORA OMOLOGATI DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA

Alla data di redazione sul presente bilancio annuale gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione dei principi contabili ed emendamenti di cui nel seguito. La valutazione degli eventuali impatti che tali principi, emendamenti ed interpretazioni avranno sul Bilancio e sulle Situazioni economiche, patrimoniali e finanziarie del Gruppo è in corso di analisi.

IFRS 14 – Regulatory Deferral Accounts

Il 30 gennaio 2014 lo IASB ha pubblicato l'IFRS 14 "*Regulatory Deferral Accounts*", l'*interim standard* relativo al progetto *Rate-regulated activities*. L'IFRS 14 consente, solo alle entità che adottano gli IFRS per la prima volta, di continuare a rilevare gli importi relativi alla *rate regulation* secondo i precedenti principi contabili adottati. Al fine di migliorare la comparabilità con le entità che già applicano gli IFRS e che non rilevano tali importi, lo *standard* richiede che l'effetto della *rate regulation* debba essere presentato separatamente dalle altre voci. L'IFRS 14 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2016 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. Tuttavia, si precisa che ad oggi la Commissione Europea ha deciso di sospendere l'*Endorsement Process* in attesa dell'emissione del principio contabile definitivo da parte dello IASB.

Emendamenti all'IFRS 10 – Consolidated financial statements e allo IAS 28 – Investments in associates and joint venture

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

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

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. L'IFRS 16 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. IL nuovo principio elimina di fatto la differenza nella contabilizzazione del *leasing* operativo e finanziario pur in presenza di elementi che consentono di semplificarne l'applicazione ed introduce il concetto di controllo all'interno della definizione di *leasing*. In particolare per determinare se un contratto rappresenti o meno un *leasing*, l'IFRS 16 richiede di verificare se il locatario abbia o meno il diritto di controllare l'utilizzo di una determinata attività per un determinato periodo di tempo.

E' consentita un'applicazione anticipata per le entità che applicano anche l'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. La conclusione del *due process* per l'emissione dell'*endorsement advice* è prevista per il primo trimestre 2017.

Emendamenti allo IAS 12 – Income tax

Il 19 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12 *Income Tax*. Il documento "*Recognition of Deferred Tax Assets for Unrealised Losses (Amendments to IAS 12)*" mira a chiarire come contabilizzare le attività fiscali differite relative a strumenti di debito misurati al *fair value*. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. E' consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

Emendamenti allo IAS 7 – Statement of Cash Flows

Il 29 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 7 *Statement of cash flows*. Il documento *Disclosure initiative (Amendments to IAS 7)* ha lo scopo di migliorare la presentazione e la divulgazione delle informazioni finanziarie nelle relazioni finanziarie e di risolvere alcune delle criticità segnalate dagli operatori.

Le modifiche introducono nuove *disclosure* per le variazioni di passività ed attività derivanti da attività di finanziamento. Il principio si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2017 o successivamente. L'omologazione da parte della UE è prevista per il secondo trimestre del 2017.

Emendamenti all'IFRS 2 – *Share-based payment*

Il 20 giugno 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 2 – "Pagamenti basati su azioni". Tale documento ha l'obiettivo di chiarire la contabilizzazione di alcuni tipi di operazioni con pagamento basato su azioni. Le modifiche si applicano ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente, è tuttavia consentita un'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

Emendamenti all'IFRS 4 – *Insurance Contracts*

Il 12 settembre 2016 lo IASB ha emesso alcune modifiche all'IFRS 4 – "Contratti assicurativi". Gli emendamenti hanno l'obiettivo di risolvere le incongruenze derivanti dalle diverse date di entrata in vigore dell'IFRS 9 e dell'IFRS 4.

Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2014-2016

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, IFRS 12 *Disclosure of interests in other entities* e IAS 28 *Investments in associates and joint venture*.

IFRIC 22 – *Foreign Currency Transaction and Advance Consideration*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 – "*Foreign Currency Transaction and Advance Consideration*", al fine di chiarire la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. L'IFRIC 22 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

Emendamenti allo IAS 40 – *Investment Property*

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 – "*Investment Property*". La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso, investimenti immobiliari. La modifica si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nella seconda metà del 2017.

Uso di stime e valutazioni

La redazione del bilancio d'esercizio richiede da parte degli amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si poggiano su difficili e soggettive valutazioni e stime basate sull'esperienza storica e su assunzioni che sono di volta in volta considerate ragionevoli e realistiche in funzione delle relative circostanze. I risultati finali delle poste di bilancio, per la cui attuale determinazione sono state utilizzate le suddette stime e assunzioni, potranno pertanto differire in futuro anche significativamente da quelli riportati nei bilanci a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di

ogni variazione sono riflessi a conto economico, qualora la stessa interessi solo l'esercizio. Nel caso in cui la revisione interessi esercizi sia correnti sia futuri, la variazione è rilevata nell'esercizio in cui la revisione viene effettuata e nei relativi esercizi futuri.

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

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

Riduzione di valore delle attività

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

Ammortamenti

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

Fondi rischi e oneri

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

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.

Fair value di strumenti finanziari derivati

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

Settori operativi

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

4. Gestione dei rischi finanziari

Le attività svolte dalla Società, la espongono a varie tipologie di rischi derivanti dall'utilizzo di strumenti finanziari:

- rischio di credito;
- rischio di liquidità;
- rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso di interesse e di cambio.

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

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione. Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti commerciali, dai crediti verso la pubblica amministrazione, dagli investimenti finanziari della società e dalle disponibilità liquide e mezzi equivalenti. Con la cessione del Ramo Cargo si è fortemente ridotto il rischio collegato al credito commerciale verso clienti che non rientrino nell'alveo della Pubblica Amministrazione.

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

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

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la società, in accordo con Capogruppo, 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:

(Migliaia/Euro)	31.12.2016	31.12.2015
Crediti commerciali correnti	1.645.459	2.423.558
Fondo svalutazione	(272.365)	(298.401)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	1.373.094	2.125.156
Altre attività correnti	29.833	41.336
Fondo svalutazione	(519)	(1.119)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	29.314	40.217
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.962	1.759
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.962	1.759
Altre attività non correnti	14.197	16.867
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	14.197	16.867
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	38.693	33.635
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.134	14.373
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	3.134	14.373
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.460.394	2.232.008

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

(Migliaia/Euro)	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.156.203	1.675.060
Clienti ordinari	72.277	176.862
Istituti finanziari	827	-
Altri debitori	192.394	346.450
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.421.700	2.198.373

	31.12.2016	31.12.2015
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	81%	76%
Clienti ordinari	5%	8%
Istituti finanziari	0%	0%
Altri debitori	14%	16%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

La società, in considerazione della tipologia di attività, annovera tra i suoi crediti i corrispettivi dei contratti di servizio verso le Regioni e lo Stato e i crediti verso clienti ordinari. La tipologia dei crediti della Società nella sostanza è, quindi, in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di insolvenza del creditore attraverso la valutazione del grado di affidamento. Per alcuni casi la possibilità di eccedere oltre il limite di fido è data solo alle società che rilasciano adeguate coperture fideiussorie. 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 2016 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

31.12.2016						
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	566.010	123.079	97.793	372.846	290	1.160.018
Fondo Svalutazione			(950)	(2.866)		(3.816)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	566.010	123.079	96.844	369.980	290	1.156.203
Clienti ordinari (lordo)	66.042	18.129	2.189	40.773	195.740	322.873
Fondo Svalutazione		(16.096)	(1.104)	(40.592)	(192.804)	(250.596)
Clienti ordinari (netto)	66.042	2.033	1.085	181	2.936	72.277
Istituti finanziari				827		827
Altri debitori (lordo)	110.099	43.744	6.791	32.193	18.039	210.866
Fondo Svalutazione		(139)	(348)	(13.241)	(4.745)	(18.472)
Altri debitori (netto)	110.099	43.606	6.443	18.952	13.294	192.394
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	742.151	168.717	104.371	389.941	16.520	1.421.700
31.12.2015						
	Scaduti da					
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	Totale
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	470.724	484.345	259.888	368.229	108.747	1.691.934
Fondo Svalutazione	(3.901)			(5.210)	(7.763)	(16.873)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	466.824	484.345	259.888	363.019	100.984	1.675.060
Clienti ordinari (lordo)	126.804	54.407	24.380	64.272	166.873	436.735
Fondo Svalutazione	(1.190)	(15.199)	(19.762)	(59.686)	(164.036)	(259.873)
Clienti ordinari (netto)	125.613	39.208	4.618	4.586	2.837	176.862
Istituti finanziari						-
Altri debitori (lordo)	196.599	64.419	26.567	68.941	12.699	369.224
Fondo Svalutazione	(6)			(11.745)	(11.023)	(22.774)
Altri debitori (netto)	196.593	64.419	26.567	57.196	1.676	346.450
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	789.030	587.972	291.073	424.801	105.497	2.198.373

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni, pari complessivamente a 1.156 milioni di euro, sono prevalentemente riferiti a crediti verso le Regioni e verso il Ministero dell'Economia e Finanza per i contratti di Servizio, di cui circa il 51% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso le Regioni Campania (circa 84 milioni di euro), Valle d'Aosta (circa 52 milioni di euro), Molise (circa 62 milioni di euro incassati nel mese di gennaio 2017) e verso il MEF (circa 278 milioni di euro). Si precisa che nella ripartizione dello scaduto è incluso anche il credito per fatture da emettere verso MEF e verso le Regioni, tenuto conto che le prestazioni sono state già rese e rendicontate ma si è in attesa dell'attivazione, da parte di tali Enti, di idonee procedure che ne permettono la fatturazione e la conseguente loro relativa liquidazione.

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. Come espresso nella relazione sulla gestione la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato e le Regioni che non sono stati incassati nei tempi dovuti. La seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato e delle Regioni consente comunque alla Società di gestire le esigenze finanziarie.

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

31/12/2016	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	1.089.779	1.104.768	177.884	177.970	165.570	376.728	206.616
Finanziamenti da soci	5.421.803	5.654.063	1.524.221	28.683	644.818	1.787.030	1.669.311
Passività finanziarie	258.480	258.480	258.480	-	-	-	-
Totale	6.770.062	7.017.311	1.960.585	206.653	810.388	2.163.758	1.875.927
Debiti commerciali	1.821.488	1.821.488	1.821.488	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	53.297	57.859	15.609	11.876	16.853	8.477	5.044
<hr/>							
31/12/2015	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	1.446.652	1.476.071	178.917	178.597	357.274	424.801	336.482
Finanziamenti da soci	4.072.863	4.302.241	1.154.345	25.876	49.032	2.006.611	1.066.377
Passività finanziarie	1.244.866	1.244.866	1.244.866	-	-	-	-
Totale	6.764.381	7.023.178	2.578.128	204.473	406.306	2.431.412	1.402.859
Debiti commerciali	2.198.472	2.198.472	2.198.472	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	81.089	81.806	31.336	15.195	21.624	12.023	1.628

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

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

31/12/2016	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	1.089.779	354.636	533.958	201.185
Finanziamenti da Soci	5.421.803	1.534.587	2.303.319	1.583.897
Passività finanziarie	258.480	258.480	-	-
Totale	6.770.062	2.147.703	2.837.277	1.785.082
Debiti commerciali	1.821.488	1.821.488	-	-

31/12/2015	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	1.446.652	354.777	765.208	326.667
Finanziamenti da Soci	4.072.863	1.164.035	1.924.208	984.620
Passività finanziarie	1.244.866	1.244.866	-	-
Totale	6.764.381	2.763.678	2.689.416	1.311.287
Debiti commerciali	2.198.472	2.198.472	-	-

Rischio di mercato

La società nello svolgimento della sua attività operativa è esposta a diversi rischi di mercato e, principalmente, è esposta al rischio di oscillazione dei tassi di interesse (seppur definiti sulla maggior parte del debito a medio/lungo da adeguati strumenti di copertura) e in misura inferiore a quella dei tassi di cambio. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione delle società a tale rischio entro livelli accettabili, ottimizzando, al tempo stesso, il rendimento degli investimenti. Tale rischio è, inoltre, declinato nelle seguenti componenti: rischio di tasso di interesse e rischio di cambio sotto dettati.

Rischio di tasso d'interesse

La Società è esposta principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi.

A seguito di quanto deliberato dal CdA di Trenitalia è stata definita una policy di gestione del rischio di tasso.

La policy, aggiornata nel corso del 2016, prevede:

- una percentuale fino al 50% del debito a lungo termine con oneri finanziari fissi ovvero gestiti attraverso strumenti derivati di copertura aventi durata pari alla scadenza contrattuale del debito;
- possibilità di copertura della porzione di debito residuale acceso a tasso variabile, ovvero trasformata a tasso variabile via *Swap*, attraverso strumenti finanziari derivati con scadenza nei 5 successivi esercizi e tali da garantire il rispetto degli obiettivi definiti nel *Budget* Annuale o nel Piano Pluriennale.

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

Nel corso del 2016 il costo *all-in* dell'indebitamento a medio lungo termine della società, comprensivo dello spread di credito, si è attestato nell'ordine dell'1,5%.

Al 31 dicembre 2016 circa il 41% dell'indebitamento a medio lungo termine è a tasso fisso ovvero coperto fino alla scadenza dell'operazione via *Interest Rate Derivatives*.

Con riferimento alla residuale porzione di debito non coperta fino a scadenza, sono state negoziate:

- operazioni di *hedging* di durata triennale e con efficacia a partire dal secondo semestre del 2015 e fino al secondo semestre del 2018. Tali coperture sono state realizzate nel secondo semestre del 2015 via *Interest Rate Swap* bloccando il costo del debito inclusivo dello spread mediamente al di sotto dello 0,5%;
- operazioni di *hedging via Interest Rate Cap* con durata compresa tra il 2018 ed il 2020, *strike rate* sull'Euribor 6 mesi fissato allo 0,00% ed un premio mediamente pari allo 0,1% per anno. Le operazioni realizzate nel 2016 permetteranno di sostenere un costo complessivo del debito coperto al massimo pari allo *spread* di credito maggiorato del suddetto premio.

Complessivamente il debito coperto sul medio periodo è pari all'80,7% della posizione finanziaria netta complessiva sul medio/lungo periodo.

Sempre nel corso del 2016, Trenitalia ha realizzato la prima operazione di *fair value hedge* trasformando a tasso variabile via *Interest Rate Swap* un finanziamento a tasso fisso di durata quindicennale dell'importo di Euro 50 milioni.

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

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

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	6.051.689	6.182.299	2.117.975	783.642	1.464.005	1.816.677
Tasso fisso	718.373	835.012	49.263	26.746	699.753	59.250
Saldo al 31 dicembre 2016	6.770.062	7.017.311	2.167.238	810.388	2.163.758	1.875.927
Tasso variabile	6.083.790	6.214.381	3.044.332	358.177	1.512.713	1.299.159
Tasso fisso	680.591	808.806	38.277	48.129	618.700	103.700
Saldo al 31 dicembre 2015	6.764.381	7.023.187	3.082.609	406.306	2.131.413	1.402.859

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

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

	31.12.2016	31.12.2015
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	89,39%	89,94%
Tasso fisso	10,61%	10,06%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	30,68%	31,79%
Tasso variabile protetto	18,62%	11,32%
Tasso fisso	50,70%	56,89%

La società non contabilizza attività o passività finanziarie a tasso fisso diverse dai derivati al *fair value* rilevato a conto economico. A partire dall'esercizio 2016 la società utilizza strumenti derivati come strumenti di copertura secondo il modello di copertura del *fair value*.

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 2016:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile (Δ)	21.056	(15.311)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura (Δ)	(18.246)	14.986
Totale	2.810	(325)

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 2016 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair Value</i> Operazioni di <i>Cash Flow Hedge</i> (Δ)	26.660	(23.060)
<i>Fair Value</i> Operazioni di <i>Fair Value Hedge</i> (Δ)	(3.256)	3.520
Totale	23.404	(19.540)

Rischio di cambio

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

In particolare, si segnala che la Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 68,5 milioni, derivanti dall'acquisizione degli assets della società Cisalpino AG in liquidazione, come riportato nella tabella sottostante:

	31/12/2016		31/12/2015	
	Controvalore EUR	CHF	Controvalore EUR	CHF
Finanziamenti da Soci	63.786	68.500	74.758	81.000
Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale	63.786	68.500	74.758	81.000
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
Esposizione netta	63.786	68.500	74.758	81.000

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 2016	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.962		
Altre attività non correnti	14.789		
Crediti commerciali correnti	1.373.094		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	3.134		
Disponibilità liquide	38.693		
Crediti tributari	6.986		
Altre attività correnti	353.781		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.622.360	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		46.241	46.241
Altre passività non correnti		756	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.889.222	
Debiti commerciali correnti		1.821.488	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		265.536	7.056
Altre passività correnti		604.100	
<hr/>			
31 dicembre 2015	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.759		
Altre attività non correnti	17.432		
Crediti commerciali correnti	2.125.156		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	14.373		
Disponibilità liquide	33.635		
Crediti tributari	11.100		
Altre attività correnti	260.489		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.000.703	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		64.708	64.708
Altre passività non correnti		22.255	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.518.813	
Debiti commerciali correnti		2.198.472	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		1.261.247	16.381
Altre passività correnti		594.326	

Informativa sullo Stato Patrimoniale

5. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari al 31 dicembre 2016 con le relative movimentazioni dell'esercizio. Nel corso del 2016 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

ATTIVITA' MATERIALI						
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	2.051.016	16.576.414	184.728	458.716	815.196	20.086.070
Ammortamenti e perdite di valore	(666.667)	(9.671.608)	(147.239)	(385.239)	(21.777)	(10.892.530)
Contributi	-	(434.499)	-	(76)	(7.319)	(441.894)
Consistenza al 01.01.2015	1.384.349	6.470.307	37.489	73.401	786.100	8.751.646
Investimenti				12	1.791.363	1.791.375
Passaggi in esercizio	8.978	1.793.613	3.180	8.273	(1.813.382)	662
Ammortamenti	(24.927)	(906.262)	(9.130)	(22.481)		(962.800)
Perdite di valore		(2.581)			(1.619)	(4.200)
Alienazioni e dismissioni*	(1.948)	(15.901)	(11)	81,00		(17.941)
Incrementi dei contributi di periodo		17.259		76	(31.185)	(13.850)
Altri movimenti		414				414
Altre riclassifiche**						-
Operazioni straordinarie						
Totale variazioni	(17.897)	886.542	(5.961)	(14.201)	(54.823)	793.660
Costo storico	2.058.046	18.354.540	187.897	466.920	793.177	21.860.580
Ammortamenti e perdite di valore	(691.594)	(10.580.451)	(156.369)	(407.720)	(23.396)	(11.859.530)
Contributi	-	(417.240)	-	0	(38.504)	(455.744)
Consistenza al 31.12.2015	1.366.452	7.356.849	31.528	59.200	731.277	9.545.306
Investimenti				9	1.508.390	1.508.399
Passaggi in esercizio	27.728	1.602.341	5.110	20.827	(1.656.776)	(770)
Ammortamenti	(26.179)	(992.767)	(6.505)	(21.589)		(1.047.040)
Perdite di valore	(295)	(9.593)			(4.317)	(14.205)
Alienazioni e dismissioni*		(240)	(374)	-		(614)
Incrementi dei contributi di periodo	(1.815)	(27.300)	(2.567)	(224)	(19.376)	(51.282)
Altri movimenti	92	17	(281)	172		(0)
Altre riclassifiche**		(17.512)				(17.512)
Totale variazioni	(469)	554.946	(4.617)	(805)	(172.079)	376.976
Riclassifica ad attività destinate alla vendita						
Costo storico	(50.461)	(1.132.224)	(13.501)	(60.188)	(12.427)	(1.268.801)
Ammortamenti e perdite di valore	11.172	897.376	11.606	59.344		979.498
Contributi	0	129	305			435
Totale riclassifica attività destinate alla vendita	(39.289)	(234.718)	(1.590)	(845)	(12.427)	(288.868)
Costo storico	2.035.405	18.806.922	178.851	427.739	632.364	22.081.281
Ammortamenti e perdite di valore	(706.896)	(10.685.435)	(151.268)	(369.965)	(27.713)	(11.941.277)
Contributi	(1.815)	(462.052)	(2.262)	(224)	(57.880)	(506.591)
Consistenza al 31.12.2016	1.326.694	7.659.436	25.321	57.550	546.771	9.633.413
Alienazioni e dismissioni*						
Costo storico		(58.646)	(4.057)	(4.202)		(66.906)
Ammortamenti		33.825	3.683	4.202		41.711
Contributi						
Svalutazioni		24.581				24.581
Totale alienazioni e dismissioni	-	(240)	(374)	-	-	(614)
di cui riclassificate ad Attività destinate alla vendita	-	(194)	(66)	-	-	(261)
Altre riclassifiche **						
Costo storico		(115.085)				(115.085)
Ammortamenti		81.330				81.330
Contributi		120				120
Svalutazioni		16.123				16.123
Totale altre riclassifiche **		(17.512)				(17.512)
di cui riclassificate ad Attività destinate alla vendita		(2.276)				(2.276)

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

- Gli investimenti pari a 1.508.399 mila euro si riferiscono al materiale rotabile per 1.449.166 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti su impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 59.233 mila euro. Gli investimenti sul materiale rotabile, riguardano in particolare il proseguimento del rinnovo delle flotte sia per il servizio alta Velocità con l'acquisto dei nuovi elettrotreni ETR 1000, sia per il servizio del Trasporto Regionale con acquisto di ulteriori carrozze "Vivalto", convogli elettrici "Jazz" e nuovi complessi diesel "Swing". Per quanto riguarda gli altri investimenti si segnalano, oltre al proseguimento dei progetti sugli impianti di manutenzione, i progetti inerenti la riqualificazione delle biglietterie e degli spazi commerciali della società nelle principali stazioni.
- i passaggi in esercizio hanno riguardato principalmente il materiale rotabile (1.576 milioni di euro) per: entrata in esercizio di 21 nuovi elettrotreni AV ETR 1000 (676 milioni di euro), di nuovi rotabili per il Trasporto Regionale quali 133 carrozze "Vivalto" con 2 loco E464 (191 milioni di euro), 23 complessi "Jazz" (136 milioni di euro) e 6 complessi "Swing" (21 milioni di euro), nonché interventi di manutenzioni incrementative e interventi di restyling e revamping (505 milioni di euro);
- gli ammortamenti evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali, di cui 50.108 mila euro compresi nella voce "risultato del periodo delle attività cessate", in quanto ammortamento riferito al perimetro oggetto di scissione;
- le perdite di valore pari a 14.205 mila euro comprendono la svalutazione di rotabili non più utilizzati (9.593 mila euro) ed altri investimenti non più rispondenti ai requisiti previsti dalla società (4.317 mila euro), di cui 4.343 mila euro compresi nella voce "risultato del periodo delle attività cessate", in quanto ammortamento riferito al perimetro oggetto di scissione;
- le riclassifiche pari a 17.512 sono riconducibile alle immobilizzazioni non più utilizzabili nel ciclo produttivo e trasferiti all'attivo circolante per essere dismessi;
- l'incremento dei contributi conto impianti pari a 51.282 mila euro riguarda, principalmente, il valore dei contributi erogati per l'acquisto di materiale rotabile nel 2016 (37.540 mila euro) dalle Regioni e dalla CE tramite il MIT (PON-Trasporti 2000-2006) e per altri investimenti in attrezzature e impianti (13.742 mila euro) erogati anch'essi dalla CE tramite il MIT (PON-Reti e mobilità);

La voce "Attività possedute per la vendita" evidenzia il valore delle immobilizzazioni materiali che dal 1 gennaio 2017 sulla base dell'atto di scissione parziale del ramo d'azienda "Cargo" confluiranno in Mercitalia Rail.

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

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

TIPOLOGIA DEL BENE	Rivalutaz. Legge n.2 del 28/01/2009	
	Rivalutaz. Al lordo ammortamenti	
	2008	2016
Terreni	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	115.732
	189.978	166.610

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.

6. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2016 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2015 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Imm. in corso e acconti	Totale
Costo storico	14.914	545.058	15.125	575.097
Ammortamenti e perdite di valore	(10.926)	(433.937)	(1.187)	(446.050)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
Consistenza al 01.01.2015	2.029	110.693	13.938	126.660
Investimenti			57.317	57.317
Passaggi in esercizio		61.002	(61.664)	(662)
Ammortamenti	(547)	(43.891)		(44.438)
Perdite di valore			(37)	(37)
Alienazioni e dismissioni				-
Altre riclassifiche				-
Totale variazioni	(547)	17.111	(4.384)	12.180
Costo storico	14.914	606.060	10.778	631.752
Ammortamenti e perdite di valore	(11.473)	(477.828)	(1.224)	(490.525)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
Consistenza al 31.12.2015	1.482	127.804	9.554	138.840
Investimenti			48.222	48.222
Passaggi in esercizio	435	45.201	(44.867)	769
Ammortamenti	(514)	(43.583)		(44.097)
Perdite di valore				-
Alienazioni e dismissioni				-
Altri movimenti	5			5
Variazione contributi		(2.932)	0	(2.932)
Altre riclassifiche				-
Totale variazioni	(74)	(1.314)	3.355	1.967
Riclassifica ad attività destinate alla vendita				
Costo storico	(1.000)	(67.255)	(180)	(68.435)
Ammortamenti e perdite di valore	1.000	53.525		54.525
Contributi	-	2.778		2.778
Totale riclassifica ad attività destinate alla vendita	0	(10.953)	(180)	(11.133)
Costo storico	14.354	584.006	13.953	612.313
Ammortamenti e perdite di valore	(10.987)	(467.886)	(1.224)	(480.097)
Contributi	(1.959)	(583)	-	(2.542)
Consistenza al 31.12.2016	1.408	115.537	12.729	129.674

I movimenti dell'esercizio 2016 sia per "Investimenti" (48.222 mila euro), sia per "Passaggi in esercizio" (44.867 mila euro) sono riconducibili agli sviluppi software afferenti ai vari sistemi gestionali della società. Tra gli investimenti realizzati si segnala:

- sviluppo di una piattaforma "Extended Customer Experience" al fine di sviluppare un nuovo orientamento alla clientela e poter realizzare una soluzione di pianificazione e gestione del viaggio intermodale door-to-door, in ambito sia nazionale che internazionale;
- sviluppo della piattaforma commerciale integrata attraverso l'integrazione dei vari canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità;
- realizzazione del nuovo sistema di "Dynamic Maintenance System" per l'efficientamento del processo manutentivo;
- interventi atti a garantire la riorganizzazione del nuovo polo logistico dal punto di vista organizzativo, di processo e di informatizzazione dei sistemi, attività legate all'"spin-off" del settore Cargo;
- realizzazione dei sistemi di Revenue Management e lo sviluppo di nuove funzionalità per il customer Service e le piattaforme palmari;
- sviluppo di una soluzione di "Business Continuity" per i processi e le applicazioni aziendali.

Gli ammortamenti, pari a 44.097 mila euro, si riferiscono alla quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività immateriali, di cui 3.351 mila euro compresi nella voce "risultato del periodo delle attività cessate", in quanto ammortamento riferito al perimetro oggetto di scissione.

La voce "Attività possedute per la vendita" evidenzia il valore delle immobilizzazioni immateriali che dal 1 gennaio 2017 sulla base dell'atto di scissione parziale del ramo d'azienda "Cargo" confluiranno in Mercitalia Rail.

Test di *impairment* per unità generatrici di flussi finanziari

La società non detiene attività immateriali a vita utile indefinita né ha iscritto avviamenti.

La società non ha effettuato per il 2016 il test di *impairment* non essendo stati individuati *trigger events*. L'approvazione del nuovo piano industriale 2017-2026 non ha comportato variazioni di scenario tali da avere significativi impatti sui flussi finanziari futuri nell'ambito delle CGU (*Cash Generating Unit*), rispetto al precedente esercizio.

7. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite al 31 dicembre 2016 con le relative movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2015	Incr.(decr.) con imp. a CE	Incr.(decr.) OCI	31.12.2016
Attività per imposte anticipate				
- Valutazione strumenti finanziari	17.413		(4.964)	12.449
- Imposte anticipate su perdite pregresse	91.080	(3.780)		87.300
Totale	108.493	(3.780)	(4.964)	99.749
Passività per imposte differite				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	105.958	(733)		105.225
- TFR e altri benefici ai dipendenti	(15.221)		(165)	(15.386)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	224	(134)		90
Totale	90.961	(867)	(165)	89.929
Saldo	(17.532)	2.913	4.799	(9.820)

Le imposte anticipate presentano un decremento complessivo pari a 8.744 mila euro, dovuto alla:

- Variazione negativa pari a 4.964 mila euro conseguente alla minore valutazione del *fair value* delle operazioni di copertura sui finanziamenti dei rischi di variabilità dei tassi di interesse tramite strumenti derivati.
- Variazione negativa per 3.780 mila euro correlata all'adeguamento dei benefici fiscali quantificati per i successivi esercizi sulla base dei positivi risultati attesi. Come riportato nei precedenti esercizi, Trenitalia, avendo nella sua disponibilità consistenti perdite fiscali pregresse per le quali le disposizioni di legge prevedono la recuperabilità senza limiti temporali, aveva iscritto un idoneo valore di imposte differite attive. La società al riguardo continua ad adottare un criterio di estrema prudenza calcolando le imposte differite attive iscrivibili sulla base del budget 2017 e del piano 2018, e valutandone la recuperabilità nel solo arco temporale descritto. Le perdite fiscali già trasferite al consolidato di gruppo, e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2016, ammontano a circa 849 milioni di euro.

Le passività per imposte differite, pari a 89.929 mila euro, registrano un decremento netto di 1.032 mila euro. Tale decremento è dovuto al rilascio del Fondo Imposte sui cespiti per 733 mila euro, alla riduzione delle imposte differite relative al fondo TFR per 165 mila euro e dal rilascio delle imposte differite sul fondo oneri officine per 134 mila euro.

8. 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 2016.

	Valori netti al 31.12.2015	Valori netti al 31.12.2016	Fondo svalutazione cumulato al 31.12.2016
Partecipazioni in			
Imprese controllate	98.535	7.263	1.506
Imprese collegate	1.607	0	
Imprese a controllo congiunto	42.160	42.160	941
Altre imprese	808	39	
	143.110	49.462	2.447

Di seguito le variazioni nell'anno 2016:

	Valore Netto 31.12.2015	Acquisizioni/S ottoscriz.	Acquisizioni/R iduzioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclass.	Scioglimento	Riclassifica ad Attività destinate alla Vendita	Valore Netto 31.12.2016	% di partecip.	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2016	Fondo svalutaz. riclassificato att. destinate alla vendita 31.12.2016
Partecipazioni in imprese controllate	98.535	32.200	(31.532)	(8.893)			(83.047)	7.263		1.506	8.401
Serfer Srl	7.088							7.088	100%		
TX Logistik AG	91.410			(8.400)			(83.010)	0	100%		8.401
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37						(37)	0	100%		
Thello S.a.S.	-	31.500	(31.007)	(493)				0	100%	1.500	
Trenitalia UK Limited	-							0	100%		
Soc. Ferr.Provv. Emilia Romagna Scar	-	700	(525)					175	70%		
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	42.160						0	42.160		941	
Cisalpine AG	4.100							4.100	50%	941	
Trenord Srl	38.060							38.060	50%		
Partecipazioni in imprese collegate	1.607					(12)	(1.595)	0			569
Pol Rail Srl	1.522						(1.522)	0	50%		569
Logistica S.A.	18						(18)	0	50%		
Alpe Adria SpA	44						(44)	0	33%		
East Rail Srl in liquidazione	12					(12)		0	32%		
La Spezia Shunting Railways SpA	11						(11)	0	4,50%		
Altre Imprese	808			(1)			(768)	39			3.501
Eurogateway S.r.l.	75						(75)	0	11%		
Centro Merzi Orte	24			(1)			(23)	0	3,12%		29
Consorzio Unico Campania	-						-	0	20,08%		
Gestione Servizi Interporto	-						-	0	5%		
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-						-	0	11,90%		3.329
Interporto Padova	316						(316)	0	1,49%		
Interporto Toscano Amerigo Vespucci	129						(129)	0	1,10%		
Interporto Bergamo Montello-Sibem	1						(1)	0	0,56%		123
Interporto Bologna	204						(204)	0	1,49%		
Consel S.c.a.r.l.	1							1	1%		
Ralpin AG	20						(20)	0	0,67%		
Consorzio Trasporti Integrati	10							10	74%		
Isfort	28							28	5,58%		20
	143.110	32.200	(31.532)	(8.894)		(12)	(85.410)	49.462		2.447	12.471

Da segnalare :

- l'acquisto da parte di Trenitalia delle quote di minoranza detenute da Transdev (33,33%) della società Thello S.a.S.. Trenitalia è diventata così l'unico azionista: si è concretizzato pertanto lo share purchase agreement con Transdev conseguente all'esercizio della put option esercitata dalla stessa Transdev che ha provveduto al versamento di 4.753 mila euro in base a quanto previsto dagli accordi (Final settlement). Alla data di esercizio della put il patrimonio netto risultava negativo per 23.574 mila euro. Trenitalia ha successivamente provveduto a ripianare le perdite della società Thello per un valore complessivo pari a circa 30 milioni di euro. L'impatto a conto economico, al netto della

contribuzione ricevuta da Transdev a fronte dell'esercizio della put, nonché dall'utilizzo del fondo rischi ed oneri già accantonato negli esercizi precedenti (10.281 mila euro) è stato pari a 14.965 mila euro. La ricapitalizzazione di Thello rientra nel più ampio quadro di sviluppo internazionale, quale priorità prevista da Trenitalia stessa, anche in considerazione della titolarità della licenza ferroviaria e del certificato di sicurezza in Francia, nonché in vista della piena apertura dei mercati prevista dal 2021;

- la costituzione della società ferroviaria provvisoria Emilia-Romagna, consortile a responsabilità limitata, con una quota pari al 70% del capitale sociale, al fine di garantire il coordinamento e lo svolgimento delle prestazioni da rendere in esecuzione del contratto di servizio di trasporto passeggeri per ferrovia di competenza della Regione Emilia-Romagna e dei servizi autobus sostitutivi, sempre all'interno del territorio della Regione. L'operazione si è realizzata mediante il versamento dei 3/10 pari al 75% del capitale della società per un valore di 175 mila euro.

Con riferimento alla partecipazione in TX Logistik AG si è provveduto ad una svalutazione pari alle perdite realizzate sino al 31 agosto 2016 pari a circa 8,4 milioni di euro dal momento che la stessa verrà trasferita a Mercitalia Rail, nell'ambito della scissione.

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

	Sede	Capitale Sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2016	% di part.	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2016 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Serfer Srl	Genova, Via Rolla 22r Paris, 15 rue des Sablons	5.000	1.340	14.394	100%	14.394	7.088	(7.306)
Thello S.a.S.	London, 20 Primrose Street	1.500	(15.950)	(1.372)	100%	(1.372)	0	1.372
Trenitalia UK Limited (*)	Bologna, Via del Lazzaretto 16						0	
Società Ferr. Provvisoria Emilia Romagna Scarl (*)							175	
							7.263	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
Cisalpine AG (**)	Bern, Fabrikstrasse 35	94	(530)	7.735	50%	3.868	4.100	233
Trenord S.r.l.	Milano, Via P. Paleocapa	76.120	11.153	88.350	50%	44.175	38.060	(6.115)
							42.160	
Partecipazioni Ramo Scisso Cargo								
TX Logistik AG	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85 Paris, 182 rue Lafayette	286	(7.965)	10.602	100%	10.602	83.010	72.408
Trenitalia Logistik France S.a.S.	La Spezia, Via del Molo 1	43	(293)	(254)	100%	(254)	37	291
La Spezia Shunting Railways SpA	Roma, Via Scalo S. Lorenzo 16	1.000	20	1.282	4,5%	58	11	(47)
Pol Rail Srl (***)	Trieste, Via S. Caterina da Siena 1	2.000	350	3.657	50%	1.829	1.522	(307)
Alpe Adria SpA (***)	Levallois Perret, "Espace Seine" Quai Michelet, 26	120	25	250	33%	83	44	(39)
Logistica S.A.		391	15	3.145	50%	1.573	18	(1.555)
							84.642	
TOTALE							134.065	

(*) società neo costituita - non operativa

(**) cambio franco svizzero - medio 2016: 1,0901; al 31/12/2016: 1,0739

(***) valori stimati al 31/12/2016

La variazione positiva più significativa tra il valore di carico e il patrimonio netto di pertinenza delle partecipazioni ha riguardato la società Thello S.a.s., dove, per allineare il valore della partecipazione alla quota di pertinenza del patrimonio netto negativo pari a 1.372 mila euro si è proceduto ad effettuare un accantonamento a fondo rischi.

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

	% di possesso	Attività correnti	Attività Non Correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazioni in imprese a										
Cisalpino AG (**)	50%	26.289	564	26.852	649	0	649	668	2.157	(1.489)
Trenord S.r.l.	50%	373.735	243.567	617.302	424.891	114.488	539.379	782.371	778.491	3.880
31.12.2015										
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Cisalpino AG (**)	50%	7.906	499	8.405	670	0	670	408	938	(530)
Trenord S.r.l.	50%	358.020	261.146	619.166	429.300	101.516	530.816	782.907	771.754	11.153
31.12.2016										

(**) valori in euro

9. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

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

	Valore contabile								
	31.12.2016			31.12.2015			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Derivati	827	-	827	-	-	-	827	-	827
Crediti per finanziamenti	-	3.134	3.134	-	14.373	14.373	-	(11.239)	(11.239)
Altri crediti finanziari	1.135	-	1.135	1.759	-	1.759	(624)	-	(624)
	1.962	3.134	5.096	1.759	14.373	16.132	203	(11.239)	(11.036)

Le attività finanziarie al 31 dicembre 2016, sono pari a 5.096 mila euro, rispetto ai 16.132 mila euro del precedente esercizio.

Il decremento delle attività finanziarie, pari a 11.036 mila euro è dovuto essenzialmente al decremento del saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la società Thello SaS (10.922 mila euro nel 2015 e negativo al 31 dicembre 2016) a fronte di quanto già commentato alla nota 8.

La tabella seguente riassume la composizione delle attività finanziarie per controparte:

	Credito Residuo					
	31.12.2016			31.12.2015		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	1.714	-	1.714	872	-	872
Trenord Srl	-	2.166	2.166	-	2.798	2.798
Thello SpA	-	-	-	-	10.922	10.922
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	248	968	1.216	887	653	1.540
Totale	1.962	3.134	5.096	1.759	14.373	16.132

10. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2016			31.12.2015			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		16.343	16.343	6	10.752	10.758	(6)	5.591	5.585
Crediti per IVA verso controllante	561	317.675	318.236	561	218.747	219.308		98.928	98.928
Crediti per consolidato fiscale		1.455	1.455		1.443	1.443		12	12
Altri crediti per IVA	31		31	3		3		28	28
Altre amministrazioni dello Stato	13.241	2.760	16.001	15.862	16.441	32.303	(2.621)	(13.681)	(16.302)
Debitori diversi e ratei/risconti	956	16.067	17.023	999	14.225	15.224	(43)	1.842	1.799
Totale	14.789	354.300	369.089	17.431	261.608	279.039	(2.642)	92.692	90.050
Fondo svalutazione		(519)	(519)		(1.119)	(1.119)		600	600
Totale netto fondo svalutazione	14.789	353.781	368.570	17.431	260.489	277.920	(2.642)	93.292	90.650
Riclassifica ad Attività destinate alla vendita	43	2.778	2.821				43	2.778	2.821

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

- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 16.001 mila euro relativi prevalentemente a crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (di cui 8.715 mila euro di quota non corrente e 1.720 mila euro di quota corrente);
- crediti per IVA verso controllante pari a 318.236 mila euro: l'incremento della voce pari a 98.928 mila euro è riferito alle liquidazioni Iva periodiche dell'esercizio 2016. Si ricorda che la società opera in regime di split payment nei confronti della pubblica amministrazione;
- altri crediti, pari a 17.023 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (3.891 mila euro); crediti verso il personale (2.241 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico passeggeri (693 mila euro), anticipi a fornitori (9.009 mila euro) e altri crediti minori (1.189 mila euro).

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

Si precisa che il valore recuperabile dei crediti verso terzi è stato adeguato dal corrispondente fondo svalutazione crediti (519 mila euro).

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

	31.12.2016			31.12.2015			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	14.831	347.159	361.990	17.431	255.272	272.703	(2.600)	91.887	89.287
Paesi dell'area euro		7.181	7.181		4.284	4.284		2.897	2.897
Regno Unito		44	44					44	44
Altri paesi europei (UE non euro)		754	754		591	591		163	163
Altri paesi europei non UE		1.939	1.939		1.456	1.456		483	483
Altri Paesi					5	5		(5)	(5)
Rettifica attività destinate alla vendita	(42)	(2.777)	(2.819)				(42)	(2.777)	(2.819)
	14.789	354.300	369.089	17.431	261.608	279.039	(2.642)	92.692	90.050

11. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	722.506	824.410	(101.904)
Fondo svalutazione	(146.459)	(188.597)	42.138
Valore netto	576.047	635.813	(59.766)
Cespiti radiati da alienare	19.745	22.783	(3.038)
Fondo svalutazione	(11.356)	(11.249)	(107)
Valore netto	8.389	11.534	(3.145)
Totale Rimanenze	584.436	647.347	(62.911)
Riclassifica ad Attività destinate alla vendita	56.763		56.763

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo, rispetto all'esercizio precedente, evidenziano una riduzione di 101.904 mila euro, sulla quale ha influito la riclassifica di 70.635 mila euro nelle attività destinate alla vendita per effetto della scissione parziale del ramo d'azienda Cargo. L'ulteriore riduzione rispetto all'esercizio precedente deriva dalla diminuzione degli acquisti complessivi ed in particolare sui ricambi, per i quali hanno agito significativamente gli effetti di un'efficace sistema di determinazione dei fabbisogni industriali (FIP) e dei conseguenti piani di approvvigionamento. Hanno inoltre influito le operazioni di dismissione/rottamazione dei ricambi e dei componenti per i quali era prevista la copertura del fondo svalutazione.

Il fondo svalutazione si è ridotto di 42.138 mila euro: tale importo deriva, oltre che dalla riclassifica ad attività destinate alla vendita per 16.559 mila euro, dall'effetto combinato dell'utilizzo per circa 47 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate e dall'accantonamento rilevato per 21,7 milioni di euro in applicazione delle procedure di svalutazione adottate dalla società.

I cespiti radiati da alienare, al netto del relativo fondo, rappresentano il presumibile valore di realizzo stimato dalle competenti strutture che gestiscono tali asset e rimangono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente, la riduzione è infatti riconducibile alla riclassifica ad attività destinate alla vendita (2.687 mila euro).

Complessivamente, in relazione all'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda Cargo, il valore della voce rimanenze riclassificato nella voce attività destinate alla vendita risulta essere pari a 56.763 mila euro al netto del relativo fondo svalutazione.

12. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	80.423	209.394	(128.971)
- Clienti per irregolarità di viaggio	242.405	227.341	15.064
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	73.550	94.425	(20.875)
Ferrovie Estere	9.798	21.485	(11.687)
Ferrovie in concessione	22.488	18.004	4.484
Agenzie e altre aziende di trasporto	25.135	23.041	2.094
Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato e le Regioni	1.083.708	1.581.068	(497.360)
Crediti verso società del Gruppo	107.952	248.799	(140.847)
Totale	1.645.459	2.423.557	(778.098)
Fondo svalutazione	(272.365)	(298.401)	26.036
Totale netto fondo	1.373.094	2.125.156	(752.062)
Riclassifica ad Attività destinate alla vendita	188.254	-	188.254

Il decremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 752.062 mila euro è sostanzialmente ascrivibile alla:

- diminuzione dei crediti da contratto di servizio nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per 186.775 mila euro e delle Regioni pari a 300.783 mila euro riconducibile ad una migliore dinamica d'incassi degli stessi;
- diminuzione dei crediti per 188.254 mila euro, relativa alla riclassifica ad attività destinate alla vendita conseguente alla scissione parziale del ramo d'azienda Cargo.

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

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

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

	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Nazionali	1.802.731	2.363.357	(560.626)
Paesi dell'area euro	36.781	41.782	(5.001)
Regno Unito	334	72	262
Altri paesi europei (UE non euro)	460	6.005	(5.545)
Altri paesi europei non UE	15.907	12.234	3.673
Altri paesi	133	107	26
Riclassifica ad attività destinate alla vendita	(210.887)	-	(210.887)
Totale	1.645.459	2.423.557	(567.211)

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

Fondo svalutazione crediti commerciali	31.12.2015	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	Attività destinate alla vendita	31.12.2016
Clienti ordinari						
- Clienti	36.036	600	(4.185)	1.806	(22.562)	11.695
- Clienti per irregolarità di viaggio	223.836	29.576	(14.512)			238.900
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	16.874		(11.733)	(1.254)	(71)	3.816
Ferrovie in concessione	6			(6)		0
Agenzie e altre aziende di trasporto	13.576		(301)	(43)		13.232
Crediti verso società del Gruppo	8.073		(3.351)			4.722
Totale	298.401	30.176	(34.082)	503	(22.633)	272.365

L'accantonamento del 2016 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (29.576 mila euro).

13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Depositi bancari e postali	4.879	1.946	2.933
Denaro e valori in cassa	33.814	31.689	2.125
Totale	38.693	33.635	5.058

L'incremento delle disponibilità liquide, pari a 5.058 mila euro, è correlato all'incremento della quota parte di incassi delle biglietterie versata sui conti correnti bancari della società entro il 31 dicembre, ma accreditati dagli Istituti di credito con data operazione successiva e dalle maggiori disponibilità liquide sui conti correnti a fine anno.

14. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 6.986 mila euro, mostrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di 4.114 mila euro, e rappresentano sostanzialmente il credito d'imposta IRAP per autotassazione in acconto (22.926 mila euro) al netto dell'IRAP dovuta nell'esercizio (15.940 mila euro).

15. Attività e passività possedute per la vendita e risultato delle attività e passività possedute per la vendita

A fine 2016 è stato sottoscritto l'atto di scissione parziale del ramo d'azienda Cargo di Trenitalia, in favore di Mercitalia Rail srl. Il perimetro oggetto di scissione aveva, alla data del 31 agosto 2016 (data di riferimento per il progetto di scissione), un valore contabile pari a 236,7 milioni di euro. Come previsto dall'atto di scissione le variazioni nelle consistenze di tale perimetro dal 31 agosto al 31 dicembre 2016 saranno oggetto di separata regolazione finanziaria.

L'operazione si configura come un'operazione *under common control* e di conseguenza gli attivi ed i passivi che compongono il ramo saranno trasferiti a Mercitalia Rail srl al valore di libro invece che al *fair value*.

Secondo quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 5 sono state esposte in un'unica riga le attività e le passività destinate alla vendita relative al Ramo in dismissione, e nel conto economico i componenti positivi e negativi di reddito del Ramo sono rappresentati in un'unica riga, nella voce "risultato del periodo delle attività cessate". La riclassifica ad attività\passività destinate alla vendita non ha determinato alcuna riduzione di valore essendo il *fair value less cost to sell* risultato maggiore dei valori di libro come confermato da una perizia predisposta da un esperto indipendente.

Di seguito si riporta il dettaglio delle attività e passività destinate alla vendita incluso il valore del fondo TFR e di alcuni debiti riferibili a personale che, pur non rientrando nel perimetro del ramo scisso, fanno parte del più ampio progetto di riorganizzazione del settore cargo:

(Euro migliaia)	31.12.2016
Immobili, impianti e macchinari	288.867
Attività immateriali	11.133
Partecipazioni	85.410
Altre attività non correnti	43
Totale attività non correnti	385.453
Rimanenze	56.763
Crediti commerciali correnti	188.254
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2
Altre attività correnti	2.778
Totale attività correnti	247.797
Totale attività possedute per la vendita	633.250
TFR e altri benefici ai dipendenti	119.527
Fondi rischi e oneri	10.335
Totale passività non correnti	129.862
Debiti commerciali correnti	23.444
Passività finanziarie correnti	189.968
Altre passività correnti	30.568
Totale passività correnti	243.980
Totale passività possedute per la vendita	373.843

Di seguito si riporta il dettaglio delle voci che compongono il risultato del periodo delle attività operative cessate per gli esercizi 2016 e 2015:

(Euro migliaia)	2016	2015
Totale ricavi	416.407	428.005
Totale costi operativi	433.254	481.057
Ammortamenti, Svalutazioni ed Accantonamenti	58.054	78.168
Risultato operativo	(74.901)	(131.220)
proventi e oneri finanziari	(9.355)	(350)
Risultato prima delle imposte	(84.256)	(131.570)
Imposte sul reddito	8.876	12.312
Risultato del periodo delle attività cessate	(75.380)	(119.258)

Nella tabella che segue sono riportati i flussi finanziari 2016 assorbiti dalle attività e passività del ramo in dismissione:

Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	33.561
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento	(38.365)
Flusso di cassa netto	(4.804)

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2015 e 2016 per le voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto delle variazioni del Patrimonio netto all'inizio delle note di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2016, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 3.308.928 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna, per un totale di 1.654.464 mila euro.

Riserva Legale

La riserva legale, costituita a tutela del capitale sociale dalle perdite che possono verificarsi, è alimentata dall'attribuzione del 5% degli utili netti annuali, fino al raggiungimento di un importo pari al quinto del capitale sociale. Al 31 dicembre 2016 è pari a 46.327 mila euro, a seguito dell'attribuzione del 5% dell'utile dell'esercizio 2015, per 11.502 mila euro.

Riserve straordinaria

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

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

La riserva di *cash flow hedge* per variazione *fair value* su derivati include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti derivati di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni correlate che non si sono ancora manifestate. Tale Riserva al 31 dicembre 2016 presenta un saldo negativo pari a 39.423 mila euro. La riserva si è decrementata rispetto al 31 dicembre 2015 per un importo lordo pari a 19.661 mila euro per effetto delle variazioni di *fair value* degli strumenti finanziari derivati di *cash flow hedge* (IRS e Collar) detenuti in portafoglio al 31 dicembre 2016, compensata da una variazione di segno opposto di 4.964 mila euro relativa alle imposte differite attive generate.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione ed al 31 dicembre 2016 è pari a 136.098 mila euro. Nel 2016 si è registrata una lieve perdita attuariale pari a 4.066 mila euro (il cui effetto fiscale è pari a 166 mila euro), rispetto ad un'utile attuariale registrato nel 2015 pari a 39.321 mila euro. Tale variazione negativa è legata principalmente al decremento del tasso di attualizzazione della passività per benefici ai dipendenti considerato al 31 dicembre 2016 (0,86%) rispetto alla fine dell'esercizio precedente (1,39%).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Tale voce si incrementa di 218.541 mila euro per effetto della destinazione dell'utile 2015, pari a 230.043 mila euro, al netto della quota attribuita a Riserva Legale (11.502 mila euro), e dei dividendi distribuiti, pari a 34.000 mila euro. Al 31 dicembre 2016 risulta pertanto un utile a nuovo complessivo pari a 508.962 mila euro, rispetto a 324.422 mila euro del 31 dicembre 2015.

Risultato del periodo

L'esercizio 2016 presenta un risultato netto d'esercizio positivo pari a 116.820 mila euro, rispetto ai 230.043 mila euro del precedente esercizio.

Disponibilità Riserve

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

Origine	Importi al 31.12.2016 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	1.654.464	1.654.464	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:									
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	A B	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(39.423)	(39.423)	-	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(136.098)	(136.098)	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:									
Riserva Legale	46.327	46.327	B	-	-	-	-	-	-
Utli (perdite) a nuovo (*)	508.962	43.054	A B	465.908	465.908	-	-	11.000	-
TOTALE	2.211.316	1.568.324		642.992	465.908	-	-	11.000	-

A - Per aumento di capitale

B - Per copertura di perdite

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

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

Finanziamenti a medio/lungo termine	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Finanziamenti da banche	735.144	1.091.875	(356.731)
Finanziamenti da soci	3.887.216	2.908.828	978.388
Totale Finanziamenti non correnti	4.622.360	4.000.703	621.657
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine			
	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Finanziamenti da banche	354.635	354.777	(142)
Finanziamenti da soci	34.337	558.719	(524.382)
Totale	388.972	913.496	(524.524)
Finanziamenti a breve termine			
	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Finanziamenti da soci	1.500.250	605.317	894.933
Totale	1.500.250	605.317	894.933
Totale Finanziamenti correnti	1.889.222	1.518.813	370.409
Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine	5.011.332	4.914.199	97.133
Totale Finanziamenti	6.511.582	5.519.516	992.066

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine, la quota a breve degli stessi e i finanziamenti a breve termine verso Controllante e Banche. Il valore dei Finanziamenti correnti comprende i ratei passivi pari a 12.756 mila euro al 31 dicembre 2016 (11.393 mila euro al 31 dicembre 2015).

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti pari a 4.622.360 mila euro (4.000.703 mila euro al 31 dicembre 2015) si incrementa di 621.657 mila euro. Tale variazione è dovuta:

- all'accensione di nuovi finanziamenti verso la controllante per circa 999.780 mila euro, sottoscritti per far fronte alle esigenze finanziarie di medio lungo periodo;
- parzialmente compensata dalla riclassifica a breve dei finanziamenti che andranno in scadenza nel 2017 (376.466 mila euro), di cui: verso Capogruppo per finanziamenti Eurofima di 21.883 mila euro, verso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) di 123.333 mila euro e verso Banca Europea degli Investimenti di 231.250 mila euro;

La quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine si decrementa per 524.523 mila euro, quale effetto differenziale tra le riclassifiche sopra evidenziate per quote in scadenza nel 2017 (376.466 mila euro) e il rimborso delle quote capitale dei finanziamenti scadute nel 2016, in particolare: finanziamenti Eurofima verso la Capogruppo pari a 547.837 mila euro, finanziamenti concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) pari a 231.250 mila e finanziamenti concessi da Banca Europea degli Investimenti di 123.334 mila euro.

I finanziamenti a breve, pari a 1.500.250 mila euro (605.317 mila euro al 31 dicembre 2015) si incrementano di 894.933 mila euro riconducibili essenzialmente all'aumento della quota di finanziamento a breve concessi dalla Capogruppo per far fronte alle esigenze correnti di cassa sfruttando i vantaggiosi tassi sui finanziamenti a breve.

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

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2016		31.12.2015	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ -	€ -	€ 310.000	€ 310.070
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ -	€ -	€ 194.000	€ 194.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ -	€ -	€ 32.300	€ 32.300
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2017	€ 150.000	€ 150.000	€ 300.000	€ 300.003
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 121.875	€ 121.875	€ 203.125	€ 203.180
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.001
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.001
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 149.400	€ 149.400	€ 149.400	€ 149.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.000	€ 160.001
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 183.000	€ 183.000	€ 183.000	€ 183.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 300.000	€ 300.238	€ 300.000	€ 300.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.700	€ 62.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 47.400	€ 47.400	€ 47.400	€ 47.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	4,20%	2020	€ 500.000	€ 506.000	€ 500.000	€ 505.139
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 150.000	€ 150.105	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 150.000	€ 150.084	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,70%	2021	€ 100.000	€ 99.784	€ 100.000	€ 99.712
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.017
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 500.000	€ 500.027	€ 583.333	€ 583.427
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 350.000	€ 350.175	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 122.200	€ 122.200	€ 122.200	€ 122.206
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 320.000	€ 320.026	€ 360.000	€ 360.042
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ 42.619	€ 42.500	€ 42.669
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 300.000	€ 300.012	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.016
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.008
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 116.000	€ 116.000	€ 116.000	€ 116.011
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 128.700	€ 128.700	€ 128.700	€ 128.736
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 65.700	€ 65.700	€ 65.700	€ 65.720
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	1,85%	2031	€ 50.000	€ 50.181	€ -	€ -
Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine EUR				€ 4.942.175	€ 4.948.926	€ 4.833.058	€ 4.838.459
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,606%	2016	CHF -	CHF -	CHF 12.500	CHF 12.739
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,900%	2017	CHF 23.500	CHF 24.007	CHF 23.500	CHF 24.007
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,675%	2020	CHF 45.000	CHF 45.318	CHF 45.000	CHF 45.318
Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine CHF				CHF 68.500	CHF 69.325	CHF 81.000	CHF 82.064
Controvalore in Euro				€ 63.786	€ 64.554	€ 74.758	€ 75.740
Rettifica Finanziamenti per Derivati FVH					€ (2.148)		
Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine				€ 5.005.961	€ 5.011.332	€ 4.907.816	€ 4.914.199

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2016 confrontata con il 31 dicembre 2015:

Posizione Finanziaria Netta	31.12.2016	31.12.2015	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	2.105.873	2.715.670	(609.797)
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	1.500.000	605.000	895.000
Quota a Breve Finanziamenti a M/L Termine (Capogruppo)	21.883	547.837	(525.954)
Quota a breve Finanziamenti da banche	354.583	354.583	-
Conto corrente intersocietario	254.043	1.244.866	(990.822)
Altro (compresi i ratei)	(24.636)	(36.616)	11.979
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	4.621.225	3.998.944	622.281
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	3.887.216	2.908.828	978.389
Finanziamenti da banche	735.143	1.091.875	(356.732)
Altro	(1.135)	(1.759)	624
Totale Complessivo	6.727.098	6.714.614	12.485
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	189.968	-	189.968

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2016	31.12.2015
Valore attuale obbligazioni TFR	751.836	900.821
Valore attuale obbligazioni CLC	15.844	17.858
Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC	767.680	918.679
Altri Benefici ai dipendenti	85	89
Totale TFR e altri benefici ai dipendenti	767.765	918.768

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

TFR	2016	2015
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	900.821	991.393
Interest cost (*)	9.326	11.062
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	3.545	(38.691)
Anticipi e utilizzi	(44.410)	(62.943)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	(117.446)	
Passività per TFR a fine esercizio	751.836	900.821
CLC		
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	17.858	18.893
Service cost (**)	202	190
Interest cost (*)	285	324
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	522	(629)
Anticipi e utilizzi	(945)	(920)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	(2.078)	
Passività per CLC a fine esercizio	15.844	17.858

(*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 44.410 mila euro, è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti ad altre società del Gruppo. La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo di osservazione con il valore attuale atteso delle 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 3.545 mila euro rispetto all'utile attuariale del 2015 pari a 38.691 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente alla variazione del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (0,86% al 31 dicembre 2016, rispetto allo 1,39% del 31 dicembre 2015). Il fondo TFR si riduce per 117.446 mila euro per effetto della riclassifica a passività destinate alla vendita conseguente all'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda Cargo.

La carta di Libera Circolazione (CLC), costituisce un "defined benefit plan" per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari resi dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcuni prodotti o servizi accessori. Il valore attuale del beneficio è stato determinato mediante tecniche attuariali ed è pari, al 31 dicembre 2016, a 15.844 mila euro, rispetto a

17.858 mila euro del 31 dicembre 2015. La CLC ha generato perdite attuariali per un importo pari a 522 mila euro, rispetto all'utile attuariale del 2015 pari a 629 mila euro. Il fondo CLC si riduce per 2.078 mila euro per effetto della riclassifica a passività destinate alla vendita conseguente all'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda Cargo.

Gli altri benefici ai dipendenti al 31 dicembre 2016, pari a 85 mila euro (89 mila euro al 31 dicembre 2015), sono costituiti da una polizza assicurativa integrativa nei confronti del personale. La quota riclassificata nelle Passività destinate alla vendita è pari a circa 3 mila euro.

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2016	31.12.2015
Tasso di attualizzazione TFR	0,86%	1,39%
Tasso di attualizzazione CLC	1,05%	2,03%
Tasso annuo incremento TFR	2,625%	2,625% per il 2016 2,850% per il 2017 2,775% per il 2018 2,700% per il 2019 3,00% dal 2020 in poi
Tasso di inflazione	1,50%	1,50% per il 2016 1,80% per il 2017 1,70% per il 2018 1,60% per il 2019 2,00% dal 2020 in poi
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3%	3%
Tasso atteso di anticipazioni	2%	2%
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

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

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

	31.12.2016	TFR	CLC
Tasso di turnover +1%		765.270	-
Tasso di Turnover -1%		772.718	-
Tasso di inflazione +0,25%		776.891	16.893
Tasso di inflazione -0,25%		760.844	14.844
Tasso di attualizzazione +0,25%		756.024	15.404
Tasso di attualizzazione -0,25%		781.977	16.305

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

	31.12.2016	TFR	CLC
Service cost		-	188
Duration del piano (in anni)		7,4	12,0
Erogazioni future stimate			
1° Anno		57.419	960
2° Anno		67.941	962
3° Anno		41.762	968
4° Anno		84.801	980
5° Anno		82.246	999

19. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2016 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2015	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Riclassifiche	Ric.a Passività destinate alla vendita	31.12.2016
F.do ristrutturazione industriale	24.000	-	-	-	-	24.000
Altri fondi:						-
Altri Fondi del Personale	10.740	-	(10.740)	-	-	-
F.do Oneri Officine	16.938	-	487	(3.058)	-	14.367
Fondo Rischi e Oneri	89.112	17.416	(25.975)	-	(10.335)	70.218
Totale non corrente	140.790	17.416	(36.228)	(3.058)	(10.335)	108.585
						0
F.do Oneri Officine quota a breve	1.479	-	(76)	3.058	-	4.461
Totale corrente	1.479	-	(76)	3.058	-	4.461
Totale Fondi rischi ed oneri	142.269	17.416	(36.304)	-	(10.335)	113.046

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

Il Fondo Oneri Officine (18.828 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio. Si segnala che la quota a breve è pari a 4.461 mila euro.

Gli altri Fondi Rischi e Oneri, al 31 dicembre 2016, sono pari a 70.218 (89.112 mila euro al 31 dicembre 2015) e sono così composti:

- Fondo contenzioso del lavoro per 14.493 mila euro (17.146 mila euro al 31 dicembre 2015) relativo agli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della società; in particolare, include i contenziosi dell'esercizio in corso che riguardano prevalentemente le seguenti fattispecie: interposizione di manodopera, mansioni superiori, anzianità di servizio e altre materie;
- Fondo per possibili penali verso le Regioni per 6.543 mila euro (4.152 mila euro al 31 dicembre 2015) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati relativamente al Contratto di Servizio;
- Fondo contenzioso civile, per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 47.760 mila euro (52.628 mila euro al 31 dicembre 2015), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società;

- Fondo rischi su partecipazioni per 1.422 mila euro (10.282 mila euro al 31 dicembre 2015), a fronte delle perdite della partecipata Thello S.a.s, come descritto alla nota relativa alle partecipazioni.

Il fondo rischi ed oneri, si riduce ulteriormente, per 10.335 mila euro per effetto della riclassifica a passività destinate alla vendita conseguente all'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda Cargo, di cui fondo per relativi a possibili contestazioni sul trasporto merci per 5.145 mila euro e contenzioso civile per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 5.190 mila euro;

I Fondi per Rischi ed Oneri sono stati adeguati di 17.416 mila euro nel 2016, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 5.026 mila euro; (b) possibili penali da parte delle Regioni per 5.029 mila euro; (c) possibili penali sui trasporti merci per 3.103 mila euro (d) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 2.836 mila euro; ed (e) accantonamento oneri su partecipazioni per 1.422 mila euro.

Tali fondi per Rischi ed Oneri sono stati infine utilizzati, nel corso del 2016, per 25.975 mila euro relativamente a: penali passive relative al trasporto merci (2.387 mila euro), penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (2.638 mila euro), oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (7.678 mila euro), vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (2.990 mila euro) e oneri su partecipazioni (10.282 mila euro).

I fondi del personale stanziati nel 2015, pari a 10.240, sono stati utilizzati nel corso del 2016 a copertura dei costi per il rinnovo contrattuale.

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

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

	31.12.2016			31.12.2015			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	46.241	7.056	53.297	64.708	16.381	81.089	(18.467)	(9.325)	(27.792)
Altre passività finanziarie	-	258.480	258.480	-	1.244.866	1.244.866	-	(986.386)	(986.386)
	46.241	265.536	311.777	64.708	1.261.247	1.325.955	(18.467)	(995.711)	(1.014.178)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	-	189.968	189.968	-	-	-	-	189.968	189.968

Alla voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è riportato il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap (IRS)*, *Interest Rate Collar*, e *fair value hedge* calcolato con le formule di valutazione standard di mercato concluse dalla Società a copertura dell'oscillazione di tasso d'interesse sui finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile e a copertura dei flussi finanziari. Il *fair value* complessivo, pari a 53.297 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2016 e registra un decremento di 27.792 mila euro rispetto al precedente esercizio.

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

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

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

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

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

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

La voce "Altre passività finanziarie" è composta da:

- saldo debitorio del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo, pari a 254.045 mila euro (1.244.866 al 31 dicembre 2015), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un significativo decremento pari a 990.821 mila euro per l'effetto sia della differente fonte di finanziamento utilizzata a breve, infatti sono incrementati notevolmente i finanziamenti a breve da soci e sia per l'effetto della quota di debito del ramo cargo, pari a 189.968 riclassificato nelle passività disponibili per la vendita.
- saldo debitorio del c/c intersocietario intrattenuto verso la controllata Thello, pari a 4.435 mila euro (nel 2015 era a credito e pari a 10.922 mila euro).

21. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività non correnti e correnti risultano così composte:

	31.12.2016			31.12.2015			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.		152.903	152.903		150.010	150.010		2.893	2.893
Debiti per IVA		16.049	16.049		26.984	26.984		(10.935)	(10.935)
Debiti per consolidato fiscale		-	-		3.405	3.405		(3.405)	(3.405)
Altri debiti verso società del Gruppo		10.090	10.090		7.189	7.189		2.901	2.901
Altri debiti e ratei/risconti passivi	756	425.058	425.814	22.255	406.738	428.993	(21.499)	18.320	(3.179)
Totale	756	604.100	604.856	22.255	594.326	616.581	(21.499)	9.774	(11.725)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita		30.568	30.568					30.568	30.568

Le altre passività correnti evidenziano un incremento complessivo di 9.774 mila euro rispetto al 2015 dovuto essenzialmente:

- al decremento dei "debiti per IVA" (10.935 mila euro), a seguito della riduzione del debito IVA ad esigibilità differita sulle fatture emesse verso la Pubblica Amministrazione per effetto dell'applicazione dal 1 gennaio 2015 del meccanismo della scissione pagamenti (c.d. split payment), in base all'art. 1, comma 629 lettera b) della legge 190/2014;
- all'aumento dei "debiti verso Ist. di Previ. e di Sic. Soc." (2.893 mila euro);
- all'azzeramento dei "debiti per consolidato fiscale" a fronte della maturazione di un credito verso la capogruppo per il cui dettaglio si rinvia al commento delle Altre attività correnti;
- all'incremento di 18.320 mila euro della voce "Altri debiti e ratei/risconti passivi".

Tale voce aumenta per l'effetto combinato di:

- maggiori risconti passivi di circa 22 milioni dovuti essenzialmente ai maggiori debiti per Bank Order di circa 16 milioni e al risconto relativo alla campagna premi "Cartafreccia" (circa 5 milioni);
- un incremento dei debiti verso il personale per la liquidazione di una tantum nel mese di gennaio 2017 a fronte del rinnovo del contratto di lavoro (circa 20 milioni),
- una riduzione del debito verso il Fondo Gestione bilaterale di circa 22 milioni per effetto delle liquidazioni avvenute nel corso del 2016 (40.340 mila euro) compensate dalla riclassifica della quota a breve di 18.000 mila euro (a cui è riconducibile essenzialmente il decremento delle Altre passività non correnti).

Si segnala che i debiti riclassificati a passività destinate alla vendita (30.568 mila euro) conseguente all'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda Cargo, si riferiscono essenzialmente a debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate e relativi oneri riflessi (circa 29.500 mila euro).

22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2016	31.12.2015	Differenze
Debiti verso fornitori	997.042	1.076.357	(79.315)
Acconti commerciali	676	24	652
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	823.770	1.122.091	(298.321)
Totale	1.821.488	2.198.472	(376.984)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	23.444		23.444

Il decremento dei debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 376.984 mila euro è imputabile essenzialmente alla riduzione dei debiti commerciali relativo all'andamento dei flussi connessi al minor volume d'investimenti effettuati nel 2016, rispetto all'esercizio precedente e ad una contabilizzazione degli stessi meno marcata sul fine anno 2016. Si evidenzia inoltre che sono stati riclassificati debiti per circa 23.444 mila euro nella voce passività destinate alla vendita.

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

Informativa sul Conto Economico

23. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	2016	2015	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	4.691.940	4.711.765	(19.825)
Ricavi da mercato	2.768.807	2.819.839	(51.033)
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.768.807</i>	<i>2.819.839</i>	<i>(51.033)</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	1.923.134	1.891.926	31.208
Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione	166.250	158.367	7.884
Totale	4.858.191	4.870.132	(11.941)

La voce ammonta a 4.858.191 mila euro e mostra un decremento rispetto all'esercizio precedente di 11.941 mila euro.

I Ricavi da Mercato hanno subito, rispetto all'esercizio precedente, un decremento di 51.033 mila euro, principalmente relativo al traffico passeggeri Long-Haul (-86,6 milioni di euro), riconducibile sia alla ridotta domanda di mobilità causata dai recenti attentati terroristici, sia dal venir meno dei volumi di traffico incrementali originati dalla manifestazione dell' EXPO nel 2015, in parte compensato all'incremento del traffico passeggeri Regionale (+35,6 milioni di euro).

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) aumentano per 31.208 mila euro; tale incremento è riconducibile essenzialmente ai corrispettivi da Regioni e dovuto, in parte, alla rilevazione sull'esercizio 2015 di rettifiche correlate alla negoziazione delle chiusure dei vecchi contratti intervenuta in corrispondenza della loro scadenza ed, in parte, ai maggiori corrispettivi dalla Regione Lazio connesso all'incremento dei servizi correlati al Giubileo (+15 milioni di euro).

La voce Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico include i corrispettivi derivanti dai contratti di servizio pubblico con lo Stato sia per la Media e Lunga Percorrenza sia per i Servizi Indivisi Regionali per un ammontare pari a euro 246.900 mila (nel 2015 erano pari a 246.601).

I ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione registrano un incremento di 7.884 mila euro rispetto al 2015 dovuto principalmente all'effetto combinato di:

- Maggiori servizi per noli di materiale rotabile (8.612 mila euro) in particolare per i noleggi verso SBB e verso la controllata Thello.
- Minori corrispettivi per manutenzioni di materiale rotabile conto terzi di circa 1 milione di euro.

24. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	9.192	9.643	(451)
Plusvalenze	1.420	870	549
Altri Proventi Diversi	209.910	233.692	(23.781)
Totale	220.522	244.205	(23.683)

Gli Altri Ricavi registrano un decremento di 23.683 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è riconducibile essenzialmente alla riduzione delle penali a fornitori per inadempimenti contrattuali pari a 17.742 mila euro.

25. Costo del personale

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

	2016	2015	Variazioni
Personale a ruolo	1.591.255	1.600.848	(9.592)
Salari e stipendi	1.196.471	1.186.533	9.937
Oneri sociali	322.856	329.407	(6.551)
Altri costi del personale a ruolo	(2.114)	1.171	(3.285)
Trattamento di fine rapporto	69.726	78.168	(8.442)
Accantonamenti/Rilasci	4.973	6.206	(1.233)
Service costs TFR/CLC	(657)	(638)	(19)
Personale Autonomo e Collaborazioni	70	43	27
Salari e stipendi	44	17	27
Oneri sociali	27	26	0
Altri costi	56.494	54.747	1.748
Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	2.456	1.355	1.102
Altri costi	54.038	53.392	646
Totale	1.647.820	1.655.637	(7.818)

I costi di personale che complessivamente ammontano a 1.647.820 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 7.818 mila euro. Tale riduzione è dovuta all'effetto combinato di alcuni fattori quali:

- minori costi per circa 10.600 mila euro relativi alla riduzione di risorse dell'organico medio;
- maggiori costi per 9.300 mila euro dovuto all'incremento del costo unitario medio a seguito della piena applicazione del contenuto economico previsto dal contratto collettivo di lavoro;
- minori oneri sociali di cui circa 5.000 mila euro per gli sgravi contributivi riconosciuti sui premi di produzione;
- minori incentivi all'esodo erogati pari a 3.200 mila euro;
- maggiori costi collegati al personale per 1.700 mila euro.

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

PERSONALE	2016	di cui personale da attività operativa cessata	2015	Variazione
Dirigenti	230	15	235	(5)
Quadri	3.672	486	3.527	145
Altro personale	27.474	3.038	27.961	(487)
TOTALE	31.376	3.539	31.723	(347)

26. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2016	2015	Variazioni
Materie prime e di consumo	275.266	307.474	(32.209)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	149.857	114.035	35.822
Illuminazione e forza motrice	10.074	9.147	927
Totale	435.197	430.656	4.540

Le materie prime e di consumo, pari a 435.197 mila euro, si incrementano rispetto all'esercizio precedente di 4.540 mila euro per l'effetto combinato di :

- un decremento delle materie di consumo (32.209 mila euro) dovuto: ai minori costi di rottamazione dei ricambi e dei componenti (17.072 mila euro), all'adeguamento del fondo svalutazione (2.000 mila euro) e ai minori consumi (circa 13.000 mila euro);
- un incremento del costo dell'energia elettrica di 35.822 mila euro, riconducibile essenzialmente all'applicazione dei provvedimenti normativi adottati in tale ambito.

27. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2016	2015	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	867.956	822.885	45.072
Pedaggio	754.040	717.477	36.563
Servizi trasporto Merci	16.111	17.807	(1.696)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	63.356	58.043	5.313
Servizi di manovra	23.961	18.972	4.989
Servizi di traghettamento	10.488	10.585	(97)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	508.930	537.015	(28.085)
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	895	351	543
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	227.983	218.967	9.015
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	280.053	317.696	(37.644)
Servizi immobiliari e utenze	24.334	25.260	(926)
Servizi amministrativi ed informatici	105.312	104.651	661
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	20.028	21.094	(1.065)
Diversi	300.915	303.265	(2.350)
Prestazioni professionali	5.737	6.086	(349)
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	11.239	18.490	(7.251)
Costi comuni di Gruppo	2.362	3.944	(1.582)
Assicurazioni	18.037	20.152	(2.115)
Accompagnamento notte	22.061	20.921	1.141
Ristorazione	83.815	76.580	7.235
Consulenze	429	272	157
Provvigioni alle agenzie	44.418	46.943	(2.526)
Altro	112.817	109.877	2.940
Totale	1.827.475	1.814.169	13.306

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un incremento pari a 13.306 mila euro.

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- un aumento delle Prestazioni per il trasporto (45.072 mila euro) connesse all'incremento dell'offerta commerciale. L'aumento infatti è riconducibile essenzialmente ai costi per Pedaggio (36.563 mila euro), ai costi di manovra (4.989 mila euro) e alle Altre prestazioni collegate al trasporto (5.313 mila euro), quali servizi accessori alla circolazione (1.183 mila euro) e autoservizi sostitutivi (4.129 mila euro);
- minori costi di manutenzione per 37.644 mila euro, a seguito dei nuovi ingressi di materiale rotabile ;
- maggiori costi di pulizia (9.015 mila euro);
- minori costi verso altre imprese ferroviarie in concessione per servizi integrati per 7.251 mila euro;
- un incremento dei costi per i servizi di ristorazione (7.235 mila euro) e accompagnamento notte (1.141 mila euro) per l'estensione del nuovo modello di ristorazione all'intera flotta AV;
- minori costi per provvigioni alle agenzie per 2.526 mila euro e per premi assicurativi per 2.115 mila euro.

28. Costi per godimento beni di terzi

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

	2016	2015	Variazioni
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	67.289	69.652	(2.363)
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	16.352	16.619	(267)
Servizi informatici ed altro	13.611	12.927	684
Totale	97.252	99.198	(1.946)

Si registrano minori costi per godimento beni di terzi per 1.946 mila euro derivanti essenzialmente dalla riduzione dei canoni di locazione delle dotazioni elettroniche del personale viaggiante (1.830 mila euro).

29. Altri costi operativi

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

	2016	2015	Variazioni
Altri costi	31.866	34.642	(2.776)
Minusvalenze	1.868	3.371	(1.503)
Accantonamenti/Rilasci	6.431	6.313	118
Totale	40.165	44.326	(4.161)

La diminuzione degli altri costi operativi pari a 4.161 mila euro è riconducibile essenzialmente ai minori oneri per penali verso Regioni registrate nel 2016 e alla minusvalenze stimate sulle dismissioni del materiale rotabile escluso dal ciclo produttivo.

30. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni ammontano a euro 363.678 mila (nel 2015 erano pari a euro 410.128 mila) e si riferiscono al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio essenzialmente a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

31. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2016	2015	Variazioni
Amm.to attività immateriali	40.746	40.768	(22)
Amm.to attività materiali	996.932	918.233	78.698
Totale	1.037.678	959.001	78.676

Gli ammortamenti si incrementano di 78.676 mila euro. Tale variazione è determinata dai maggiori ammortamenti della manutenzione ciclica per circa 49.558 mila euro e per i restanti 29.119 mila euro dall'effetto combinato dei maggiori ammortamenti su materiale rotabile entrato in esercizio nel corso del 2016 e della cessazione del processo di ammortamento di alcuni beni giunti al termine della vita utile.

32. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2016	2015	Variazioni
Svalutazione di immobilizzazioni	24.267	9.584	14.684
Totale	24.267	9.584	14.684

Le svalutazioni e perdite di valore si incrementano di 14.684 mila euro e si riferiscono per il totale ad operazioni di svalutazione del materiale rotabile destinato alla demolizione.

33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2016	2015	Variazioni
Proventi finanziari diversi	6.363	1.511	4.853
Proventi finanziari su derivati	3.830	63	3.767
Dividendi	0	15.000	(15.000)
Utile su cambi	37	476	(439)
Totale	10.230	17.049	(6.820)

I proventi finanziari ammontano a 10.230 mila euro e registrano un decremento pari a 6.820 mila euro. Tale variazione è dovuta all'effetto combinato:

- della riduzione del dividendo distribuito nell'esercizio precedente dalla società Cisalpino (+15.000 mila euro);
- dell'incremento dei proventi finanziari su derivati per effetto della variazione del Time Value sui COLLAR (3.767 mila euro), e dei maggiori interessi attivi sul credito IVA da Controllante (4.853 mila euro).

34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2016	2015	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	86.832	124.894	(38.062)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	10.662	12.024	(1.362)
Svalutazioni di attività finanziarie	16.387	3.941	12.446
Perdita su cambi	625	7.696	(7.071)
Totale	114.505	148.555	(34.050)

Gli oneri finanziari evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2015, pari a 34.050 mila euro.

Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del relativo tasso medio di indebitamento e ad una variazione della composizione del debito che ha beneficiato della maggiore componente a breve termine, meno onerosa.

Gli oneri finanziari su debiti che ammontano complessivamente a 86.832 mila euro, si compongono essenzialmente di:

- interessi passivi su finanziamenti verso banche per 45.001 mila euro;
- interessi passivi su finanziamenti e altri oneri verso la controllante per 41.416 mila euro.

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 10.662 mila euro, derivano dall'attualizzazione dei fondi TFR (10.410 mila euro) e CLC (252 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste patrimoniali;

Le svalutazioni di attività finanziarie per 16.387 mila euro sono riconducibili essenzialmente al ripianamento perdite della società Thello S.a.s.

Le perdite su cambi registrano un decremento di 7.071 mila euro a seguito dell'adeguamento dei debiti per finanziamenti in CHF per effetto della variazione del cambio Euro/Franco svizzero.

Si precisa che i proventi ed oneri finanziari correlati all'operazione di copertura tramite i derivati di FVH il cui effetto netto è pari a zero, ammontano a 2.148 mila euro.

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

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

	2016	2015	Variazioni
IRAP	19.523	25.572	(6.049)
IRES	13.625	22.036	(8.411)
Imposte differite e anticipate	2.914	(16.523)	19.437
Totale	36.062	31.085	4.977

Le imposte sul reddito ammontano a 36.062 mila euro con una variazione in aumento di 4.977 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuta all'effetto differenziale tra la riduzione del carico fiscale IRAP e IRES, ed all'aumento delle Imposte differite e anticipate che nel 2015 avevano beneficiato dell'adeguamento dell'aliquota IRES.

La variazione in diminuzione dell'IRAP ed IRES è correlata anche alla rilevazione del carico fiscale sulla maggiore base imponibile derivante dall'esposizione in un'unica voce del risultato netto delle attività in dismissione (- 3.436 mila euro).

Per maggiori dettagli circa l'effetto a conto economico delle imposte anticipate e differite (pari a 2.914 mila euro), si rimanda alle note esplicative della voce patrimoniale di "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

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

	2016	%	2015	%
Utile dell'esercizio	228.261		380.386	
Totale imposta sul reddito	36.062		31.085	
Utile ante imposte	264.323		411.471	
Imposte teoriche IRES (27,50%)	72.697	27,5%	113.168	27,5%
Minori imposte:				
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	(6.634)	-2,5%	(6.054)	-2,4%
Quota IRAP relativa al costo del personale deducibile dall'IRES	0	0,0%	0	0,0%
Dividendi imputati a conto economico	(67)	0,0%	(4.053)	-1,6%
Altre Variazioni	(25.387)	-9,6%	(32.132)	-12,9%
Maggiori imposte:				
Svalutazioni e accantonamenti non deducibili in tutto o in parte	28.812	10,9%	22.473	9,0%
Altre Variazioni	18.785	7,1%	40.368	16,2%
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	88.207	33,4%	133.769	35,8%
Proventi da adesione consolidato fiscale e altre rettifiche	(74.582)	-28,2%	(111.733)	-29,9%
IRES	13.625	5,2%	22.036	5,9%
IRAP	19.523	7,4%	25.572	8,3%
Totale fiscalità differita	2.914	1,1%	(16.523)	-6,6%
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	36.062	13,6%	31.085	7,5%

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

36. Passività e attività potenziali

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

37. Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	2016	2015	Variazione
Amministratori	792	464	328
Sindaci	63	63	0
	855	527	328

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente della società.

Ai suddetti compensi si deve aggiungere quello del componente esterno (Presidente) dell'Organismo di Vigilanza per circa 40 mila euro e quello di un Sindaco per 18,9 mila euro.

38. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 642 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (303 mila euro).

39. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2015, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2015	31.12.2014
Attività		
Totale attività non correnti	41.564.011	42.266.930
Totale attività correnti	4.728.355	2.620.140
Totale attività	46.292.366	44.887.070
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	38.790.425
Riserve	(99.643)	305.732
Utili (perdite) portati a nuovo	-	(2.844.937)
Utile (Perdite) d'esercizio	137.380	89.212
Totale Patrimonio Netto	36.378.170	36.340.433
Passività		
Totale passività non correnti	6.569.168	6.842.047
Totale passività correnti	3.345.029	1.704.591
Totale passività	9.914.197	8.546.638
Totale patrimonio netto e passività	46.292.366	44.887.070
<hr/>		
	2015	2014
Ricavi operativi	146.961	148.015
Costi operativi	145.146	142.305
Ammortamenti	23.672	21.639
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	13.300	6.228
Accantonamenti	2.969	
Proventi e (oneri) finanziari	176.921	115.038
Imposte sul reddito	1.415	3.669
Risultato netto di esercizio	137.380	89.212

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

40. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	2016	2015
Benefici a breve termine	4.462	4.045
Benefici successivi al rapporto di lavoro	278	240
	4.740	4.285

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2016 erogati, pari a 4.462 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2017, per un importo indicativamente non superiore a 780 mila euro (780 mila euro nel 2015).

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

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Noleggio carri	Servizi di manovra Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione carri
Trenitalia Logistics France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Servizi supporto attività di manovra
Thello S.a.s.	Manutenz. e nolo materiale rotabile Vendita biglietti ferroviari Provvigioni su vendita Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e nolo materiale rotabile	Servizio trasporto merci internazionale Manovre, terminalizzazioni
Imprese a controllo congiunto		
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi di circolazione e manovra Provvigioni su vendita	Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione
Imprese collegate		
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci Naz. e Internaz.	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci Naz. e Internaz.	
Logistica SA	Finanziari: Interessi su finanziamenti	
LaSpezia Shunting Railways S.p.A.		Servizi di manovra
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti e familiari Servizi di formazione Titoli di viaggio Finanziari: Interessi attivi per cred. iva di pool	Fornitura e gestione di servizi di staff Distacco di personale Cariche sociali Canoni ed oneri da locazione immobili Licenza d'uso del Marchio Finanziari: C/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
Altre imprese consociate		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Ingegneria della manutenzione	Pedaggio Energia elettrica per trazione treni Manovra Servizio di traghettamento Servizi accessori per la circolazione Manutenzioni Servizi Polfer Prestazioni sanitarie Distacco di personale Canoni ed oneri da locazione immobili
Mercitalia Terminal S.p.A.	Nolo materiale rotabile	Manovra
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile	Materiale ferroviario
Terminali Italia S.r.l.	Noleggio carri Titoli di viaggio	Manovra
Mercitalia Logistic S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Gestione terminali merci Noleggio materiale rotabile Titoli di viaggio	Trasporti e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manovalanza facchinaggio Noli materiale rotabile Locazioni aree

Mercitalia Transport e Service S.r.l.		Trasporti e spedizioni Facilities management Locazioni aree
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari	Amministrazione del personale Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Servizi acquisti di gruppo
Metropark S.p.A.		Convenzioni parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Canoni di locazione immobili Sponsorizzazioni Campagne pubblicitarie nelle stazioni Oneri condominiali
GS Immobiliare (b)	Titoli di viaggio	Canoni di locazione immobili Sponsorizzazioni Campagne pubblicitarie nelle stazioni Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Manutenzione beni immobili Pulizia impianti Canoni ed oneri da locazione immobili
Busitalia - Sita Nord (b)		Autoservizi sostitutivi
Busitalia Rail Service	Canone aree parcheggi	Autoservizi sostitutivi
Fercredit S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Servizi di credit scoring Cessionario debiti verso fornitori Finanziari: Interessi passivi
Italferr S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari	Servizi di ingegneria
Infrastructure Engineering Services doo Beograd		Servizi di ingegneria
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	Certificazioni e Collaudi	Attività sperimentali Certificazioni e Collaudi
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni ed oneri da locazione immobili

Altre parti correlate

Fondi pensione	Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP	Titoli di Viaggio	Acquisto materiali
Gruppo Enel	Trasporto materiale Canoni locazione	Illum. e forza motrice Utenze energia elettrica
Gruppo Eni	Trasporto materiale Titoli di viaggio	Gasolio per trazione Utenze gas
Gruppo EXPO 2015	Utilizzo aree Provvigioni attive	
Gruppo Finmeccanica	Trasporto merci naz. Intern.le Nolo materiale rotabile	Manutenzione materiale rotabile Acquisto materiali
Gruppo GSE	Titoli di viaggio	
Gruppo Invitalia	Titoli di viaggio	
Gruppo IPZS	Titoli di viaggio	
Gruppo Poste		Stampa titoli viaggi, pubblicazioni Trasporti e spedizioni Spese postali
Gruppo Sogin	Titoli di viaggio	

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

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e di altra natura

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2016			2016	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Costi	Ricavi
Imprese controllate	9.264	24.084	2.695	54.276	31.658
Serfer S.r.l.	1.628	15.584	2.695	37.562	3.750
Trenitalia Logistics France S.a.s.	395	162		307	589
Thello S.a.s.	6.816	2.872		361	24.122
Tx Logistik AG	426	5.467		16.046	3.197
Imprese a controllo congiunto	46.728	28.919	2.541	8.733	97.185
Cisalpino AG	2			-	2
Trenord S.r.l.	46.726	28.919	2.541	8.733	97.183
Imprese collegate	2.276	806	-	4.443	10.688
Pol Rail S.r.l.	844	418		4.421	3.107
Alpe Adria S.p.A.	1.432			22	7.581
LaSpezia Shunting Railways S.p.A.	-	387		-	-
Controllanti	326.076	22.758	-	50.913	1.511
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	326.076	22.758		50.913	1.511
Altre imprese consociate	131.722	716.160	10.021	1.174.689	173.415
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	82.157	376.760	6.793	988.485	108.290
Blueferries Srl	-	9		16	-
Mercitalia Terminal S.p.A.	178	144		668	77
Cemat S.p.A.	38.047	926		1.298	50.262
Terminali Italia S.r.l.	12	1.314		3.130	80
Mercitalia Logistic S.p.A. (b)	3.294	768		3.530	8.871
Mercitalia Transport e Service S.r.l.	16	6.396		17.982	363
Mercitalia Rail Srl (b)	209				209
Ferservizi S.p.A. (b)	467	18.200	12	73.823	2.274
Metropark S.p.A.	-	61		140	-
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	45	(832)	916	25.751	163
GS Immobiliare	58	196		637	
Centostazioni S.p.A. (b)	34	3.661	200	11.353	139
Busitalia - Sita Nord (b)	210	3.969		7.012	902
Busitalia Veneto (b)	12	21		59	12
Busitalia Rail Service (b)	20	19.144		39.504	199
Fercredit S.p.A. (b)	10	283.683		210	6
Italferr S.p.A. (b)	1.127	1.102	1.972	35	1.342
Sita S.p.A. in liquidazione	5.482	28			
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	333	553	127	787	206
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	13	59		269	21

Altre parti correlate	1.527	31.120	42.493	25.955	6.847
Fondi pensione	-	403		18.931	44
Gruppo CDP	9	339		0	188
Gruppo Enel	123	(1.656)		(2.611)	8
Gruppo Eni	1.120	3.291		3.123	5.954
Gruppo EXPO 2015	208	3		0	3
Gruppo Finmeccanica	0	26.661	42.493	5.045	415
Gruppo GSE	2	-		7	21
Gruppo Invitalia	0	8		3	131
Gruppo IPZS	65	-		-	62
Gruppo Poste	-	1.884		1.457	6
Gruppo Rai	-	176		0	-
Gruppo Sogin	-	11		-	15
TOTALE	517.593	823.847	55.208	1.319.008	321.581

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2016				2016	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	4.435	-	-	-	277
Thello S.a.s.		4.435			-	277
Imprese a controllo congiunto	2.166	-	-	-	-	-
Trenord S.r.l.	2.166					
Imprese collegate	-	-	-	-	-	4
East-Rail S.r.l in liquidazione						4
Controllanti	1.216	5.865.799	-	-	41.720	4.945
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	1.216	5.865.799			41.720	4.945
Altre imprese consociate	-	-	-	-	415	-
Fercredit S.p.A.					415	-
TOTALE	3.382	5.870.234	-	-	42.135	5.225

41. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.560.456 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- garanzie reali su pegni sui propri rotabili, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (3.409.660 mila euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (150.805 mila euro).

42. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

- Il 24 gennaio Trenitalia ha annunciato la sua partecipazione, per il tramite della sua controllata Trenitalia UK, in joint venture con First Group, alle gare per il franchising ferroviario delle East Midlands e della West Coast, che saranno assegnate a partire dal 2018.

Febbraio

- La società nel corso del mese di febbraio 2017 ha sottoscritto l'accordo con National Express Group PLC per l'acquisizione della totalità delle azioni della società NXET Trains Limited (National Express Essex Thameside), gestore del franchise c2c (City to Coast) che gestisce i collegamenti tra la capitale inglese e Shoeburyness, sulla costa orientale nella regione del South Essex

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2016, evidenzia un utile netto di 116.819.750,76 euro, che si propone di destinare come segue:

- Riserva Legale pari a 5.840.987,54 euro
- Riserva di Utili portati a nuovo pari a 110.978.763,22 euro.



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

AL 31 DICEMBRE 2016

1. I sottoscritti Barbara Morgante e Enrico Grigliatti, rispettivamente “Amministratore Delegato” e “Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” di Trenitalia S.p.A, tenuto conto:

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

attestano:

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

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2016.

2. Al riguardo si segnala che:

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



3. Si attesta, inoltre, che:

3.1. il bilancio d'esercizio:

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

3.2. la relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Trenitalia S.p.A., unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

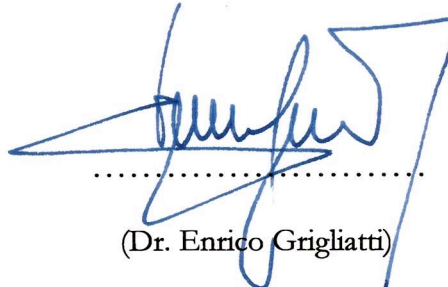
Roma, 22 marzo 2017

Amministratore Delegato

Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari



(Dott.ssa Barbara Morgante)



(Dr. Enrico Grigliatti)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DELLA SOCIETA' TRENITALIA
SPA RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2016**

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2016 abbiamo svolto le attività di vigilanza previste dall'art. 2403 del codice civile, avuto riferimento - tra l'altro - alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Abbiamo partecipato, nel corso del 2016, a tutte le adunanze del Consiglio di Amministrazione e del Comitato di Audit ed effettuato 8 riunioni di vigilanza che sono state puntualmente verbalizzate.

In particolare rappresentiamo quanto segue:

1. Abbiamo acquisito informazioni sull'andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo per rischio e impatto economico-finanziario, mediante raccolta diretta di dati e notizie, mediante audizione del *management* aziendale ed in particolare attraverso la costante partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione.
2. Abbiamo seguito le operazioni di maggiore importanza che la Società ha effettuato con terzi e non abbiamo riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali rispetto alla missione sociale, né siamo venuti a conoscenza di operazioni manifestamente imprudenti o azzardate, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Nel corso dell'esercizio, la Società ha intrattenuto rapporti con la Società controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (FS o la Capogruppo) che svolge attività di direzione e coordinamento. Sono state rispettate le disposizioni di cui all'art.



2497-bis del codice civile. Nel bilancio al 31 dicembre 2016, nella Relazione sulla gestione (paragrafo “Rapporti con parti correlate”) e nella nota esplicativa n. 40 sono riportate le operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e altre parti correlate nell’ambito del Gruppo FS; relativamente a queste ultime sono indicate la denominazione delle parti, il tipo e il valore dei rapporti attivi e passivi; viene inoltre specificato che questi rapporti sono tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Si segnala che, in attuazione di quanto previsto dal Piano Industriale 2017-2026, la società Capogruppo ha autorizzato l’operazione di assegnazione, mediante scissione parziale, del ramo d’azienda denominato *Cargo* di Trenitalia S.p.A. (costituito da beni e persone dedicate all’esercizio delle attività di trasporto merci su ferrovia) a Mercitalia Rail S.r.l., in qualità di società beneficiaria.

In data 17 ottobre 2016 i Consigli di Amministrazione delle società interessate hanno approvato il progetto di scissione del ramo *Cargo* in base alle risultanze patrimoniali al 31 agosto 2016. Il valore è stato fissato in Euro 236.682.000.

Il 26 ottobre 2016 le Assemblee Straordinarie di Trenitalia S.p.A. e Mercitalia S.r.l. hanno approvato l’operazione e il 21 dicembre 2016 è stato siglato l’atto di scissione, con effetto a far data dal 1° gennaio 2017.

3. Abbiamo vigilato, per quanto di nostra competenza, sui processi decisionali del Consiglio di Amministrazione e non abbiamo nulla da rilevare per quanto di nostra competenza.
4. Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull’adeguatezza dell’assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali. Nel complesso, la struttura organizzativa appare un sistema di ruoli specializzati e coordinati rivolto in modo unitario alla realizzazione dei fini aziendali. Si avverte ancora l’esigenza di sviluppare ulteriormente il sistema procedurale, allo scopo di potenziare la qualità del funzionamento dell’azienda e di contenere ulteriormente i rischi cui la Società è esposta.

La consistenza del personale al 31 dicembre 2016 è di 31.210 unità, così ripartite: n. 228 dirigenti, n. 3.668 quadri e n. 27.314 addetti. Il costo medio del personale

per addetto ammonta ad Euro 60.093 (valori in unità euro/FTE), in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente.

Il 16 dicembre 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità Area Contrattuale Attività Ferroviarie. L'accordo rafforza il sistema di welfare aziendale.

Come segnalato dalla relazione sulla gestione, nell'anno 2016 Trenitalia S.p.A. si è adoperata a valorizzare le risorse umane mediante il processo di formazione.

Poiché i processi di formazione e di addestramento del personale rappresentano un importante strumento per aumentare l'efficacia e l'efficienza del sistema aziendale, il Collegio Sindacale, anche quest'anno, raccomanda che la Società prosegua nello sforzo volto a migliorare il complesso degli interventi con riguardo, in particolare, alle tematiche di tipo professionale, alla sicurezza sul lavoro e dell'esercizio e all'esigenza di sviluppare attitudini e comportamenti che consentano alle risorse umane di rispondere adeguatamente alle richieste dei ruoli organizzativi.

5. Abbiamo vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'esame dei documenti aziendali e l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni e dalla Società di Revisione e in particolare dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

A tale riguardo va segnalato che il processo di adeguamento alla Legge 262/2005, avviato a partire dal 2008, ha portato alla redazione di n. 31 Procedure Amministrativo Contabili (PAC) e di n. 14 Matrici dei Controlli con una sostanziale copertura dei processi amministrativo contabili che incidono sulle più rilevanti voci del bilancio.

La relazione del Dirigente Preposto sottolinea che - sulla base delle verifiche effettuate e tenuto conto delle attività di internal auditing sui processi contabili e degli esiti dei controlli eseguiti dalla Società preposta al controllo contabile - "si conferma la valutazione di sostanziale adeguatezza del relativo Sistema di Controllo Interno rispetto al perseguimento degli obiettivi di controllo di completezza, accuratezza e validità dei dati di bilancio".

6. La Società ha adottato e continua ad implementare il Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D.Lgs.231/2001 che costituisce parte integrante del Sistema di Controllo Interno e che disciplina i controlli in tema di responsabilità amministrativa degli enti per fatti di reato commessi dai propri dipendenti e collaboratori. L'Organismo di Vigilanza ex D.Lgs. 231/2001, nel corso dell'anno, ha effettuato azioni volte al monitoraggio, adeguamento ed aggiornamento del suddetto Modello.

Nel corso del 2016 e nel primo trimestre del 2017, l'OdV ha presentato al CdA di Trenitalia S.p.A. le seguenti relazioni: 23 febbraio 2016, *settimo aggiornamento del Modello 231*; 24 marzo 2016, *attività svolta nel secondo semestre 2015 e Piano di attività 2016*; 27 luglio 2016, *attività svolta nel primo semestre 2016*; 20 febbraio 2017, *ottavo aggiornamento del Modello 231*; 22 marzo 2017, *attività svolta nel secondo semestre 2016 e Piano di attività 2017*.

La Direzione Audit di Trenitalia, nel corso dell'esercizio 2016, ha svolto per conto dell'OdV tutte le attività di verifica previste dal "Piano 2016". Per ogni verifica sono stati puntualmente evidenziati i risultati, precisati i rilievi emersi, i suggerimenti proposti e le azioni di miglioramento da svolgere per potenziare l'efficacia del Modello riguardo alla prevenzione dei reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D.Lgs 231/2001.

I suggerimenti hanno riguardato principalmente la necessità di emettere o di adeguare le procedure operative standard da integrare nel complessivo sistema delle procedure aziendali esistenti.

Gli aggiornamenti apportati al Modello 231 sono derivati dalle modifiche intervenute nell'organizzazione della Società e dalle novità legislative introdotte in materia di reati presupposto.

Riguardo al *settimo aggiornamento*, approvato dal CdA del 23 febbraio 2016, il Collegio Sindacale ha già riferito nella sua relazione al bilancio 2015, e ad essa fa perciò rinvio.

Per quanto attiene l'*ottavo aggiornamento*, approvato dal CdA del 20 febbraio 2017, si precisa che esso prende in considerazione: a) l'intervenuta scissione parziale della Divisione Cargo; b) il D.Lgs. 21 giugno 2016, n. 125; c) la Legge 29

ottobre 2016, n. 199; d) il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e, in particolare, l'aggiornamento del paragrafo sul "Sistema disciplinare".

Si segnala che nel capitolo 7 della Parte Generale del Modello 231 è stato inserito un riferimento alla Sentenza emessa dal Tribunale di Lucca il 31 gennaio 2017 a seguito dell'incidente ferroviario verificatosi il 29 giugno 2009 presso la stazione di Viareggio.

7. Abbiamo partecipato a tutte le riunioni del Comitato Audit di Trenitalia. Siamo stati presenti in tutti i CdA in cui l'Internal Audit ha presentato le sue relazioni che abbiamo sistematicamente raccolto. Il Sistema di Controllo Interno coinvolge varie entità organizzative, ciascuna nell'ambito delle sue competenze: il Consiglio di Amministrazione (che svolge un ruolo di indirizzo e di valutazione dell'adeguatezza del SCI); l'Amministratore Delegato (che cura l'assetto organizzativo, amministrativo e contabile); il Comitato Audit (che assiste il CdA, con funzioni di natura propositiva e consultiva, nel sovrintendere alla funzionalità del sistema di controllo interno); la funzione di Internal Audit (che è incaricata di verificare che il sistema di controllo interno sia funzionante ed adeguato); il Collegio Sindacale (che vigila sul sistema di controllo interno); l'Organismo di Vigilanza e altre funzioni aziendali articolate secondo la dimensione, la complessità e il profilo dei rischi dell'impresa.

Come segnalato nella nostra relazione dell'anno precedente, l'Internal Audit ha elaborato un piano triennale che, nell'arco temporale di riferimento, assicura la copertura di tutti i processi aziendali (audit universe), con particolare approfondimento per quelli di maggiore rilevanza di rischio.

Il Piano di Audit 2016 è stato articolato su 25 attività; delle 25 verifiche di audit programmate, 24 sono state concluse, 1 è stata ripianificata. Nel corso del 2016 l'Internal Audit ha, inoltre, concluso 4 verifiche extra piano e 6 verifiche OdV.

La funzione Internal Audit ha inoltre prestato n. 7 attività di supporto e ha espresso una valutazione del sistema di controllo interno facendo riferimento a due parametri:

- a) architettura del sistema di controllo: riguarda la struttura dei presidi di controllo in essere e in particolare la loro mancanza e/o la loro carenza;

- b) funzionamento del sistema di controllo: concerne sostanzialmente la qualità dei controlli/comportamenti delle persone preposte ai presidi di controllo.

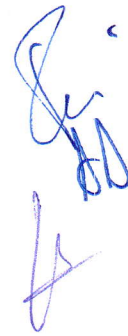
L'Internal Audit, nella sua relazione al CdA del 25 gennaio 2017, tenendo conto dei risultati degli audit, dell'analisi del sistema organizzativo e di governance della Società, del quadro procedurale in dotazione e delle relazioni esistenti tra le diverse componenti del sistema di controllo in termini di integrazione e sinergie, è giunta ad esprimere la seguente sintesi finale sull'efficacia del Sistema di Controllo Interno: *Le situazioni di carenza rilevate dall'attività di audit nel corso del 2016 non compromettono la sostanziale adeguatezza del Sistema di Controllo Interno, inteso come insieme delle regole, delle procedure e delle strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi, come richiamato dal Codice di Autodisciplina.*

Il giudizio di sostanziale adeguatezza è stato condiviso dal Comitato Audit tenuto in data 25 gennaio 2017.

Con nota del 28 marzo 2017, indirizzata alla Società Capogruppo, l'AD di Trenitalia S.p.A. ha rappresentato le azioni già realizzate e quelle pianificate dalla Società per il superamento dei rilievi maggiormente significativi emersi dalle attività di audit del 2016. Il rispetto delle scadenze delle azioni di miglioramento è oggetto di monitoraggio da parte della Direzioni Audit di Trenitalia.

Il CdA di Trenitalia S.p.A. del 25 gennaio 2017, tenuto contro del vincolo rappresentato dalle risorse a disposizione della Direzione Audit, ha approvato il Piano di Audit 2017 che prevede la realizzazione di n. 35 attività con risorse della Direzione Audit e di n. 2 attività con il supporto operativo esterno.

8. Abbiamo preso atto, per quanto concerne l'attuazione e il miglioramento del "Sistema di Gestione Integrato Ambiente, Qualità, Salute e Sicurezza sul Lavoro", del "Sistema di Gestione della Sicurezza dell'Esercizio" e della "Sicurezza a bordo treno", di quanto riferito, in occasione delle nostre audizioni (del 12 luglio, del 10 ottobre e del 16 novembre 2016), dai responsabili delle rispettive funzioni societarie e di quanto evidenziato dagli Amministratori nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Politica Ambientale e Sicurezza".



Sull'argomento il Collegio raccomanda che si continui a dedicare grande attenzione.

9. Abbiamo preso atto dell'andamento economico, patrimoniale e finanziario della Società e delle Società Controllate nel corso dell'esercizio e dei risultati dalle stesse conseguiti a fine esercizio.

Trenitalia S.p.A. ha realizzato nel 2016 un volume di ricavi e proventi di 5.079 milioni di euro (-35,6 milioni rispetto all'esercizio precedente), un risultato operativo di 333 milioni di euro (- 179 milioni rispetto al 2015), un risultato d'esercizio delle attività continuative di 192 milioni di euro (- 157 milioni rispetto al 2015) e un risultato d'esercizio netto di 117 milioni di euro (-113 milioni rispetto all'anno precedente).

Mentre la Divisione Passeggeri Regionale, rispetto all'esercizio precedente, ha migliorato l'EBITDA, l'EBIT e il Patrimonio Netto, la Divisione Passeggeri L.H. ha registrato nello stesso periodo una flessione dei citati indicatori economici. La Divisione Cargo ha registrato un miglioramento dell'EBITDA e dell'EBIT, pur rimanendo questi parametri con segno negativo.

10. Abbiamo preso atto che l'ammontare dei crediti di Trenitalia da Contratti di Servizio verso lo Stato e le Regioni ammonta, al 31 dicembre 2016, a 1.244 milioni di euro.

Il credito verso le Regioni è passato, nel corso dell'esercizio 2016 da 1.109 milioni di euro, a 806 milioni di euro. Quello nei confronti del MEF è passato da 521 milioni a 348 milioni di euro. Il credito IVA, al 31 dicembre 2016, ammonta ad Euro 316 milioni.

Gli Amministratori riferiscono che la Società ha concordato con alcune Regioni piani di rientro che sono costantemente monitorati.

Sui crediti sopra menzionati non è stato operato alcun accantonamento al Fondo Svalutazione Crediti e pertanto, come nel precedente esercizio, raccomandiamo alla Società il puntuale monitoraggio della situazione.

11. Abbiamo inviato al Ministero dell'Economia e Finanze e alla Corte dei Conti-Sezione Controllo Enti, i nostri verbali a fini informativi; ciò anche in conformità con quanto previsto dall'art. 2403-bis del codice civile. In data 16

febbraio 2017 abbiamo avuto uno scambio di informazioni con il Collegio Sindacale di FS.

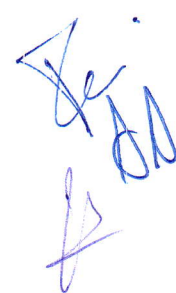
12. Abbiamo effettuato scambi di informazioni con la Società di Revisione KPMG discutendo, anche in sede di Comitato Audit, le osservazioni dalla stessa presentate in apposita Management Letter datata 20 novembre 2016 relative alla revisione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015. In particolare, la KPMG ha svolto le attività di revisione legale dei conti effettuando, tra l'altro, i controlli relativi alla regolare tenuta della contabilità sociale e provvedendo all'accertamento della corrispondenza del progetto di bilancio con le risultanze dei libri e delle scritture contabili. La Società di Revisione ha emesso in data odierna la relazione di competenza riguardante il bilancio al 31 dicembre 2016 priva di rilievi e/o eccezioni.
13. Abbiamo esaminato il bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2016 in merito al quale riferiamo quanto segue.

Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale e sulla generale conformità alla normativa applicabile per quanto concerne la sua formazione e struttura. Trenitalia S.p.A., controllata da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., non ha proceduto alla redazione del bilancio consolidato, atteso l'esonero di cui al D.Lgs. 127/91.

Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo avuto conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri. Diamo atto, altresì, di aver effettuato scambi di informazioni con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili e societari trovando il suo operato conforme alle disposizioni dettate dalla Legge 262/2005.

14. Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente relazione.

Per quanto sopra, in considerazione dell'attestazione resa ai sensi dell'art.25 dello Statuto societario dall'Amministratore Delegato della Società e dal Dirigente Preposto e delle risultanze dell'attività svolta dalla Società di Revisione KPMG, esprimiamo parere



favorevole all'approvazione del bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2016 come redatto dagli Amministratori.

Si ricorda che, con l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016, viene a scadere il mandato del Collegio sindacale. Si invita pertanto l'Assemblea a deliberare in merito.

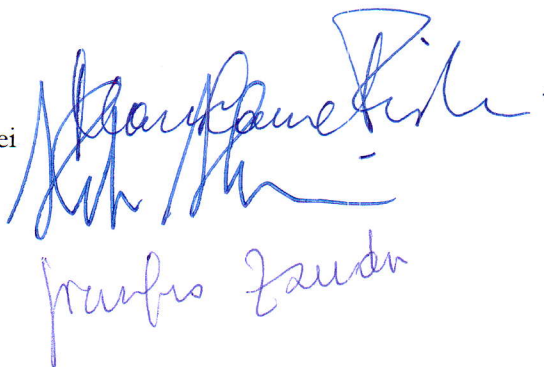
Roma, 10 aprile 2017

IL COLLEGIO SINDACALE

Il Presidente dott.ssa Maria Laura Prislei

Dott. Alessandro Alessandrini

Prof. Gianfranco Zanda



Three handwritten signatures in blue ink are present. The top signature is the most prominent and appears to be 'Maria Laura Prislei'. Below it are two other signatures, one of which is clearly legible as 'Gianfranco Zanda'.



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM
Telefono +39 06 809611
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

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

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

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A., costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2016, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data, da una sintesi dei principi contabili significativi e dalle altre note esplicative.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori della Trenitalia S.p.A. sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11 del D.Lgs. n. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.



Trenitalia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2016

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2016, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note esplicative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Trenitalia S.p.A. non si estende a tali dati.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della Trenitalia S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2016. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2016.

Roma, 10 aprile 2017

KPMG S.p.A.

Benedetto Gamucci
Socio

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

Trenitalia SpA
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma