

**TRENITALIA S.p.A**  
**RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE**  
**AL 31 DICEMBRE 2017**



## **Trenitalia SpA**

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

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

Capitale sociale: euro 1.417.782.000,00 i.v.

R.E.A. di Roma n.0883047

Codice Fiscale e Partita IVA n. 05403151003

Contatti: 06 44101

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

## **MISSIONE DELLA SOCIETA'**

Trenitalia opera nel settore dei servizi per la mobilità di viaggiatori 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 in carica dal 16 settembre 2017:**

Presidente	Tiziano ONESTI
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Orazio IACONO
Consiglieri	Daniela CAROSIO (*) Antonella D'ANDREA (**) Maria Rosaria MAUGERI Paolo COLOMBO

(\*) in carica dal 25 gennaio 2018

(\*\*) in carica fino al 15 gennaio 2018

### **Consiglio di Amministrazione in carica fino al 15 settembre 2017:**

Presidente	Tiziano ONESTI
Amministratore Delegato e Direttore Generale	Barbara MORGANTE
Consiglieri	Marco GOSSO Maria Rosaria MAUGERI Paolo COLOMBO

**Collegio Sindacale in carica dal 3 maggio 2017:**

Presidente	Maria Laura PRISLEI
Sindaci effettivi	Fabio MASTRANGELO Davide FRANCO
Sindaci supplenti	Guglielmo MARENGO Monica PETRELLA

**Collegio Sindacale in carica fino al 2 maggio 2017:**

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:** Francesca SERRA

## INDICE

### Lettera del Presidente

### Relazione sulla gestione

Legenda e glossario .....	7
Principali indicatori.....	11
Principali eventi dell'anno .....	12
Quadro macroeconomico.....	16
Andamento dei mercati di riferimento .....	19
Rapporto con i clienti .....	20
Andamento economico e situazione patrimoniale - finanziaria.....	26
Risorse umane.....	43
Politica ambientale e sicurezza .....	48
Investimenti .....	56
Fattori di rischio.....	62
Rapporti con parti correlate .....	64
Il gruppo trenitalia .....	65
Azioni proprie .....	69
Altre informazioni .....	69
Evoluzione prevedibile della gestione .....	73

### Prospetti Contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria .....	75
Prospetto di conto economico.....	76
Prospetto di conto economico complessivo .....	77
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto.....	78
Rendiconto finanziario.....	79

### Note esplicative al bilancio d'esercizio

Premessa .....	80
Criteri di redazione del bilancio .....	80
Principi contabili applicati .....	81
Gestione dei rischi finanziari .....	99

---

Informativa sullo stato patrimoniale .....	108
Informativa sul conto economico .....	129
Passività e attività potenziali .....	135
Compensi amministratori e sindaci .....	139
Compenso alla società di revisione .....	140
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento .....	140
Parti correlate.....	141
Garanzie .....	146
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio .....	146
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio .....	147

## **Altri documenti:**

**Attestazione del Dirigente Preposto e Amministratore Delegato**

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

## Lettera del Presidente

Egregio Signor Azionista,

il 2017 è stato un anno contrassegnato da una fase di moderata, ma diffusa ripresa mondiale.

In questo contesto, Trenitalia ha visto performance in crescita. I ricavi operativi hanno registrato un +4,72%, superando la quota di 5,3 miliardi di euro, e si sono tradotti, a livello di margini, in un EBITDA positivo per 1,585 miliardi di euro (+13,71%) e un utile netto più che raddoppiato rispetto al 2016.

Gli ottimi risultati hanno riguardato sia il comparto a mercato Long Haul (+6,1%) – dove la spinta concorrenziale è sempre maggiore, soprattutto a livello di *pricing* – sia il traffico regionale (+8,7%), per il quale il *management* è stato impegnato nel rinnovo dei principali contratti di servizio esistenti, portando avanti, al contempo, importanti programmi di investimenti per l'efficientamento del materiale rotabile.

Nel corso del 2017, infatti, sono state completate le prime consegne dei convogli elettrici "Jazz" e diesel "Swing" e delle carrozze DP "Vivalto". Sono state poi avviate le commesse per l'acquisto di nuovi convogli "Rock" e "Pop" – progettati e costruiti nel nostro Paese e che genereranno benefici a tutto il "sistema Italia" grazie all'indotto generato – la cui entrata in servizio è prevista a partire dal 2019.

L'obiettivo di questa scelta di innovazione – che ha portato ad effettuare investimenti, negli ultimi 6 anni, per oltre 7 miliardi di euro – è quello di garantire un sempre maggiore *comfort* ai nostri passeggeri – costantemente al centro della nostra attenzione – incrementando la qualità dei servizi, la puntualità, la sicurezza e, non da ultimo, la sostenibilità economica, sociale e ambientale dei mezzi di Trenitalia, in linea con la propria *mission*. Riteniamo infatti elementi strategici nello sviluppo delle nostre attività la qualità dei servizi erogati, la tutela dell'ambiente, la salvaguardia della salute, la sicurezza dei nostri lavoratori e l'efficienza energetica.

In questo quadro, si inserisce il completamento dell'acquisto della società inglese NXET (ora Trenitalia c2c), al fine di cogliere opportunità di crescita anche a livello internazionale, e la scissione parziale di Trenitalia, che ha visto l'assegnazione, a partire da gennaio 2017, di parte del proprio patrimonio in favore di Mercitalia Rail S.r.l. attraverso lo scorporo del ramo d'azienda Cargo. L'operazione, prevista nell'ambito del Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, si pone come obiettivo, attraverso la creazione di un'apposita struttura societaria dedicata, il rilancio del *business* Cargo e una focalizzazione di Trenitalia sul segmento passeggeri.



Tutti questi cambiamenti hanno un comune scopo: rendere Trenitalia sempre più competitiva, favorendone uno sviluppo condiviso, dove tutti sono chiamati a fare la propria parte, nell'ottica della diffusione sistemica del benessere e della dignità della persona. Infatti, la valorizzazione dei nostri servizi ferroviari, a ben vedere, non ha altro significato che quello di creare ricchezza anche culturale e sociale. In proposito, non si può non ricordare che il valore economico distribuito all'esterno si è attestato sul significativo valore di circa 5 miliardi di euro per l'esercizio 2017.

Tutti ci dobbiamo sentire orgogliosi di fronte allo sviluppo di una infrastruttura e di un servizio così importanti, fortemente innovativi, sicuri e rivolti ad agevolare, nel modo più semplice e diretto possibile, la connessione umana e sociale.

I risultati raggiunti – merito innanzitutto del nostro personale, cui mi sento di dover rivolgere un particolare ringraziamento – rappresentano un incentivo per il futuro, per affrontare con determinazione le sfide che ci attendono.

In questo percorso – per il quale sarà centrale anche il sostegno e il contributo di tutti i soggetti coinvolti – Trenitalia è pronta a continuare a fare la propria parte con il massimo impegno per la realizzazione degli obiettivi fissati nel Piano Industriale 2017-2026 e con senso di fiera appartenenza al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Con i migliori saluti.

Il Presidente

Tiziano Onesti



## ***Disclaimer***

Questo documento, ed in particolare la sezione "Evoluzione prevedibile della gestione", contengono dichiarazioni previsionali ("*forward-looking statements*"). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente ad eventi futuri e, per loro natura, sono soggette ad una componente intrinseca di rischio e incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono ad eventi e dipendono da circostanze che possono, o non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerati elementi sui quali fare pieno affidamento. I risultati effettivi potrebbero infatti differire, anche significativamente, da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori, inclusi, a mero titolo esemplificativo, la volatilità e il deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, le variazioni nei prezzi delle materie prime, i cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica ed altre variazioni delle condizioni di *business*, i mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), le difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria, degli impianti e nelle forniture e molti altri rischi e incertezze, la maggioranza dei quali è al di fuori del controllo della Società.

## **LEGENDA E GLOSSARIO**

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di *performance* di uso più ricorrente nell'ambito della presente relazione sulla gestione, rispetto a quelli risultanti dagli schemi di bilancio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal *business*:

- **Margine Operativo lordo-EBITDA:** è un indicatore della *performance* operativa della sola gestione caratteristica. E' calcolato come differenza tra i Ricavi operativi e i Costi operativi.
- **Risultato operativo-EBIT:** è un indicatore della *performance* operativa ed è calcolato sommando algebricamente all' "EBITDA" gli Ammortamenti, le Svalutazioni e perdite (riprese) di valore e gli Accantonamenti.
- **Capitale circolante netto gestionale:** è il saldo tra Rimanenze, Crediti commerciali correnti e non correnti e Debiti commerciali correnti e non correnti.
- **Altre attività nette:** Crediti ed anticipi MEF per contributi, Attività per imposte anticipate, Altre attività correnti e non correnti e Altre passività correnti e non correnti.
- **Capitale circolante:** somma algebrica del Capitale circolante netto gestionale e Altre attività nette.
- **Capitale immobilizzato netto:** Immobili, Impianti e macchinari, Investimenti immobiliari, Attività immateriali e Partecipazioni.
- **Altri fondi:** TFR e altri benefici ai dipendenti, Fondo imposte, Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, Fondo per contenzioso nei confronti del personale e nei confronti dei terzi, Fondo per altri rischi minori e Passività per imposte differite.

- **CIN:** Capitale Investito Netto, è somma algebrica del Capitale circolante, del Capitale immobilizzato netto, degli Altri fondi e delle Attività nette possedute per la vendita.
- **Ebitda margin:** indice percentuale determinato dal rapporto tra l'EBITDA e i Ricavi operativi.
- **Ebit margin - ROS (return on sales):** è l'indice percentuale di redditività delle vendite. E' determinato dal rapporto tra l'EBIT e i Ricavi operativi.
- **Debt equity:** è il rapporto tra la PFN e i Mezzi Propri.
- **MP:** Mezzi Propri, è calcolato sommando algebricamente il Capitale sociale, le Riserve, incluse quelle di valutazione (Cash Flow Hedge e Utili/perdite Attuariali), gli Utili (perdite) portati a nuovo, la passività finanziaria relativa ai derivati e il Risultato dell'esercizio.
- **PFN:** è la somma algebrica di Prestiti obbligazionari, Finanziamenti da banche a lungo termine, quote correnti a essi riferiti, Finanziamenti da banche a breve termine, Debiti verso altri finanziatori correnti e non correnti, e di Disponibilità liquide e di Attività finanziarie correnti e non correnti.
- **ROE (return on equity):** è l'indice percentuale di redditività del capitale proprio. E' determinato dal rapporto tra il Risultato netto (RN) e i Mezzi propri medi (media tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio.
- **ROI (return on investment):** indice percentuale di redditività del capitale investito. E' calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (media tra inizio e fine esercizio).
- **Rotazione del capitale investito - NAT:** esprime l'investimento in capitale rispetto alle vendite. E' determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (media tra inizio e fine esercizio).

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

- **ART:** Autorità di Regolazione dei Trasporti
- **ATC:** *Automatic Train Control*. Sistema di controllo automatico della marcia del treno. E' l'evoluzione tecnologica e funzionale dell'*Automatic Train Protection* (ATP).
- **AV/AC:** Alta Velocità-Alta Capacità. Sistema di linee e mezzi specializzati per l'Alta Velocità e conseguente Alta Capacità di trasporto.
- **Carico medio** = (v-km/treni-km) esprime il numero di viaggiatori-km per treno-km vale a dire quante persone in media trasporta un treno.
- **Contratti di servizio:** Contratti tra la committenza pubblica (Regioni o Stato) e Trenitalia SpA per le attività di trasporto.
- **ERTMS (*European Rail Traffic Management System*):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (*European Train Control System*):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC. I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali e innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).
- **GSM-R *Global System for Mobile Communication-Railways*:** *standard* internazionale di telefonia mobile, basato sulla tecnologia GSM, per le comunicazioni principalmente fra treni e centri di controllo che trasmette su una banda di frequenze in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie; è una parte dell'ERTMS.

- **Load factor** = (v-km/postokm) esprime il cosiddetto fattore di riempimento, ossia l'occupazione media di un treno rispetto ai posti disponibili.
- **MEF**: Ministero dell'economia e delle finanze
- **MIT**: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- **SCMT**: Sistema di Controllo Marcia Treno. Prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Terminal**: infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **Treni-km**: unità di misura corrispondente alla somma dei chilometri percorsi da tutti i treni in esercizio in un determinato arco temporale.
- **Viaggiatori-km**: unità di misura corrispondente alla somma dei chilometri effettivamente percorsi dalla totalità dei passeggeri di un servizio di trasporto in un determinato arco temporale(v-km).
- **IMC**: sono gli impianti nei quali si svolgono le attività di Manutenzione Programmata e Manutenzione Correttiva del materiale rotabile a disposizione dell'esercizio commerciale.
- **OMC**: sono le officine presso le quali vengono svolte le attività di manutenzione ciclica.

## **Relazione sulla gestione**

## Principali indicatori

	<b>Consuntivo 2017</b>	<b>Consuntivo 2016</b>
<b>HIGHLIGHTS ECONOMICI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>		
Ricavi operativi	5.318,4	5.078,7
Costi Operativi	(3.732,7)	(3.684,2)
EBITDA	1.585,7	1.394,5
EBIT	399,1	332,5
Risultato del periodo delle Attività Continuative	276,2	192,2
<b>INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI</b>		
ROI	4,4%	3,7%
ROS	7,5%	6,5%
NAT	0,59	0,56
<b>INDICATORI DI REDDITIVITA'</b>		
Personale (FTE)	27.639	27.421
TrKm/Addetto (mg)	8,79	8,72
Ricavi operativi/Addetto	192.424	185.212
EBITDA Margin	29,8%	27,5%
<b>INDICATORI FINANZIARI</b> <i>(importi in milioni di euro)</i>		
Posizione Finanziaria Netta	6.885,4	6.727,1
D/E	2,85	3,17
Cash Flow Gestione Corrente	533	1.087
Investimenti	(940)	(1.557)
Ammortamenti /Investimenti	1,2	0,7
Fabbisogno Finanziario	(158)	(202)

---

## PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

### Gennaio

- Il 27 gennaio Trenitalia UK è stata insignita del *UK – Italy Business Awards*, importante riconoscimento con cui il Governo Britannico, Agenzia Governativa UK *Trade&Investment* e Consolato Britannico di Milano premiano ogni anno gli Investitori Italiani che hanno scelto il Regno Unito come mercato chiave per lo sviluppo del proprio *business*.

### Aprile

- Il Gestore dei Servizi Energetici ha accettato l'istanza di Trenitalia per ottenere i Certificati Bianchi relativi ai nuovi treni regionali. I bandi di gara per l'acquisto di questi treni hanno infatti richiesto ai produttori, come criterio premiale per l'aggiudicazione, il massimo della tecnologia e dell'innovazione per contenere i consumi di energia e l'impatto ambientale.

### Maggio

- Il 22 maggio scorso la società ha pubblicato un nuovo bando del valore di 1,6 miliardi di euro per l'acquisto di 135 convogli diesel che saranno impiegati lungo le linee non elettrificate delle regioni italiane; tale gara segue quella non aggiudicata nel luglio 2016. La formula del bando rimane quella dell'accordo quadro della durata di 48 mesi (estendibili a 72) per l'acquisto di treni diesel bidirezionali ad un solo piano, a composizione bloccata e potenza distribuita, destinati ad essere utilizzati dal servizio passeggeri regionale. Il contratto comprenderà anche la manutenzione completa dei treni acquistati per i 15 anni successivi alla consegna di ciascun convoglio.

### Luglio

- Il 26 luglio la Società ha lanciato la Card "ContemporaneamenteItalia", per visitare un circuito di 26 musei dislocati in tutta Italia e per arrivarci con le Freccie e i treni nazionali risparmiando il 20% sul biglietto ferroviario.
- Alla fine del semestre i *download* della nuova *app* di trenitalia hanno raggiunto i 2,7 milioni (+10% vs il 2016) e sono stati oltre 3 milioni i biglietti acquistati attraverso la piattaforma. Da Luglio la app si è arricchita di nuove funzionalità aperte anche ai clienti privi della CartaFreccia. L'applicazione consente di comprare biglietti, cambiare prenotazioni, richiedere rimborsi, visualizzare i tabelloni di arrivi e partenze di tutte le stazioni e ricevere notifiche di informazioni relative al viaggio di proprio interesse. Da dicembre, poi, l'*app* permette anche di scegliere la carrozza e i posti su cui sedersi su Frecciarossa, Frecciargento, frecciabianca e intercity.

### Settembre

- Il 15 settembre Hitachi Rail Italy e Trenitalia hanno presentato, in anteprima, alle associazioni delle persone con disabilità e dei consumatori il modello in scala reale del nuovo treno regionale "Rock". È stata l'occasione per condividere alcune caratteristiche tecniche, altamente innovative, del nuovo treno soprattutto in termini di sicurezza, accessibilità e comfort.

- Il 21 settembre nell'ambito del *National Rail Award c2c* vince il premio "*Innovation of the Year*" per aver introdotto un sistema automatico di rimborso per i suoi clienti in possesso della *Smart Card* per ritardi superiori ai 2 minuti. Consolidando il suo percorso di miglioramento delle *performance* alla fine di settembre c2c raggiunge la testa della classifica, su base annua, degli operatori ferroviari britannici per quanto riguarda la puntualità con l'89,3% entro i 5 minuti.
- Firmato l'accordo tra la società e Mytaxi al fine di garantire ai clienti una vera e propria *seamless experience*, attraverso l'integrazione tra treno e taxi: sempre più smart. Prima esperienza nel suo genere, la collaborazione renderà più veloce e conveniente percorrere il "primo e ultimo miglio" cittadino, iniziando dalle stazioni di Roma e Milano, città dove la presenza di Mytaxi è ormai consolidata. Le attività promozionali a favore dei clienti di Trenitalia sono iniziate subito con uno sconto del 50%, offerto da Mytaxi, su tutte le corse pagate via *App con* partenza o destinazione le stazioni di Milano Centrale, Garibaldi e Rogoredo e di Roma Termini, Tiburtina e Ostiense.

### **Ottobre**

- Il 03 ottobre presentato a Milano, nell'ambito di Expo Ferroviaria 2017, il nuovo treno "Pop" commissionato da Trenitalia ad Alstom e destinato a migliorare l'esperienza di viaggio dei clienti del trasporto regionale. Pop appartiene ad una nuova generazione di treni regionali, tecnologicamente evoluti, comodi, accessibili, ecologici e facilmente adattabili, negli arredi e negli accessori interni, alle diverse esigenze della committenza regionale.
- Il 10 ottobre ha preso il via a Bologna il *road show* di Trenitalia dei nuovi treni regionali Pop e Rock. Presenti alla cerimonia di inaugurazione in piazza Maggiore a Bologna il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, insieme ai Vertici di Trenitalia e del gruppo FS. Nel village #lamusicastacambiando in Piazza Maggiore a Bologna e, poi, nelle principali città italiane saranno presenti i due modelli Pop e Rock di Trenitalia, progettati e prodotti rispettivamente da Alstom Ferroviaria (POP) e Hitachi Rail Italy (Rock). I modelli in scala reale dei nuovi treni sono stati riprodotti proprio per far conoscere e testare ai cittadini il comfort e le caratteristiche dei nuovi treni regionali, che entreranno in servizio a partire dal 2019. I visitatori hanno avuto modo di vedere, nelle principali piazze italiane, come Trenitalia si sta concretamente impegnando per rinnovare la flotta, innovare il servizio e migliorare la qualità del viaggio dei pendolari.
- Il 20 ottobre è stata siglata la *partnership* tra Trenitalia e FICO Eataly World. FICO mette in mostra l'eccellenza agroalimentare italiana e le meraviglie della sua biodiversità racchiuse in un parco di oltre 100mila m2 alle porte di Bologna. Raggiungere FICO da tutti i principali capoluoghi italiani sarà facile e conveniente grazie al capillare network di collegamenti ferroviari, comodi e sostenibili, offerti da Trenitalia e i sette i bus navetta che ogni 15 minuti faranno la spola tra la stazione di Bologna Centrale, il centro storico e il parco.

### **Novembre**

- Nel corso del mese è stata siglata la *partnership* tra la società Avios che permetterà ai soci CartaFRECCIA di convertire i propri punti per volare, con alcune delle principali compagnie aeree europee, verso centinaia di destinazioni nel mondo.



- Il 14 novembre è stato presentato il nuovo orario invernale Trenitalia, entrato in vigore dal 10 dicembre, il punto cardine del nuovo orario è l'incremento dell'offerta, sia delle Frecce che del Trasporto Regionale. Il nuovo orario prevede l'anticipo della prima partenza da Milano per Roma alle ore 5.30. Sono 11 le nuove partenze introdotte concentrate particolarmente al mattino presto e alla sera. Tra Roma e Milano salgono fino a 101 corse al giorno con una frequenza di una partenza ogni 15 minuti nell'ora di punta, sono previste poi anche nuove relazioni con Venezia sia da Roma che da Torino. Si segnala, inoltre, l'introduzione di 2 nuove corse tra Roma e Reggio Calabria. Anche i Freccialink ampliano il loro *network* invernale aggiungendo a Courmayeur, Madonna di Campiglio e Cortina anche Val Gardena e Val di Fassa. Si consolida anche quello a servizio dei capoluoghi di provincia che vede Catanzaro aggiungersi a Cremona, Siena, Perugia, Potenza e Matera. Per il Trasporto Regionale si segnala l'incremento dell'offerta e del suo miglioramento nelle ore di maggior frequentazione in accordo con le principali Regioni committenti.
- Il 24 novembre si è svolta presso la sede di trenitalia la 2<sup>a</sup> edizione del Training Internazionale "*Commuter and Regional Train Services*" con l'obiettivo di fornire degli approfondimenti sui principali aspetti del trasporto regionale, dedicato non solo alle imprese ferroviarie europee ma anche alle amministrazioni regionali. Tra i principali temi affrontati nelle tre giornate, l'integrazione dei servizi e delle offerte, il finanziamento e l'affidamento dei servizi, la sicurezza, le innovazioni tecnologiche e le iniziative in materia di sostenibilità.
- Il 27 novembre entra in vigore la Legge n. 167 che al comma 19 punto 7, che riconosce il regime tariffario speciale applicato (ex DPR 22 maggio 1963 nr.730) a decorrere dal 1° gennaio 2015 a tutti i servizi di trasporto ferroviario svolti sull'infrastruttura ferroviaria di RFI alimentata a 3KW.
- In data 30 novembre Ferrovie dello Stato Italiane ha offerto il primo *green bond* emesso sul mercato da un operatore ferroviario per finanziare nuovi treni sia per il trasporto regionale sia per l'alta velocità. L'emissione ha un valore nominale di 600 milioni di euro e durata a 6 anni. Come previsto dal *Green Bond Framework* di FS i proventi dell'emissione saranno utilizzati per finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale, nello specifico saranno destinati a rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico come di seguito dettagliato:
  - I nuovi treni "*Electric Multiple Unit*" (EMU) per il trasporto passeggeri regionale;
  - Nuovi treni Alta Velocità "ETR 1000" per il trasporto passeggeri Alta Velocità.

Entrambi i progetti assicurano miglioramenti dell'efficienza energetica, riduzione dell'emissione di gas serra e lo *shift* modale verso l'utilizzo del treno del trasporto pubblico locale e nella lunga percorrenza, oltre che altri miglioramenti connessi alla qualità dell'aria e al confort del passeggeri.

## Dicembre

- Nel corso del mese, Trenitalia e American Express hanno siglato una partnership che prevede esclusivi vantaggi per clienti e passeggeri. A sostegno della collaborazione le due società hanno predisposto una campagna di marketing integrata che riserverà nuove offerte nel corso dei prossimi mesi. La partnership con American Express è strategica consente di arricchire la proposizione di

---

valore nei confronti dei clienti lungo tutta la *customer journey*, dalla pianificazione del viaggio, alla scelta delle opzioni di acquisto, all'acquisto grazie ad uno strumento di pagamento sicuro e affidabile, a tutti gli ulteriori vantaggi derivanti dalla sinergia di offerta e *loyalty* che c'è tra Trenitalia e American Express.

- In data 6 dicembre 2017 è stato rilasciato dall'ANSF l'aggiornamento del certificato di sicurezza (Parte B) che attesta l'idoneità della società alla circolazione sulle linee ferroviarie. Precedentemente, in data 6 aprile 2017, è stato rilasciato dall'ANSF l'aggiornamento del certificato di sicurezza (Parte A) che attesta la coerenza del sistema di procedure definite dalla Società atte a garantire la sicurezza dell'esercizio.
- Il 18 dicembre presentato a Perugia il nuovo abbonamento Umbria.GO valido per tutti i servizi di trasporto pubblico dell'Umbria rivolto a chi si sposta con regolarità nel territorio regionale utilizzando i diversi vettori del Tpl – tutti gestiti in Umbria dal Gruppo FS Italiane – e permette l'utilizzo dei treni regionali, degli autobus urbani ed extraurbani.
- A fine anno c2c consolida i propri risultati attestandosi come la società ferroviaria più puntuale dell'anno in UK con una percentuale dei treni arrivati entro i 5 minuti a destinazione finale del 95,9% e dell'83,7% tenuto conto di tutte le singole fermate. Nello stesso mese, la *National Rail Passenger Survey* sulla *Customer Satisfaction* per i servizi ferroviari britannici assegna un punteggio del 90% di clienti soddisfatti a c2c, che si colloca al primo posto per l'area London & South East, che copre tutti i servizi *commuter* su Londra.
- In data 14 dicembre 2017 c2c ha sottoscritto un contratto con Bombardier Aventura per l'acquisto di 60 nuove carrozze per un investimento complessivo di oltre 100 milioni di sterline.
- La Legge di Stabilità (Legge 27 dicembre 2017, n. 205) approvata dal parlamento a ridosso della fine dell'anno presenta importanti novità che si traducono in opportunità per la società: viene reintrodotta la detraibilità al 19%, fino a un massimo di 250 euro, per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, è prevista la possibilità di destinare fino a 100 milioni di euro delle risorse già disponibili per ciascuno degli anni 2019-2033 sul Fondo per il rinnovamento del parco mezzi del trasporto pubblico a progetti sperimentali e innovativi di mobilità sostenibile.

## QUADRO MACROECONOMICO

L'economia mondiale è stata contrassegnata, nel corso del 2017, da una fase di moderata ma diffusa espansione sia nei paesi industrializzati che nei mercati emergenti. Secondo le ultime stime, il prodotto interno lordo del pianeta è cresciuto del 3,5% (+0,6 punti percentuali rispetto all'anno precedente), grazie al ritmo sostenuto dell'attività economica nella seconda parte dell'anno, incremento al quale si è accompagnata una crescita media annua del commercio mondiale che ha sfiorato il 5%.

<b>Dati economici mondiali</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>		
<b>Mondo</b>	<b>3,5</b>	<b>2,9</b>
<b>Paesi avanzati</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>
USA	2,3	1,5
Giappone	1,7	0,9
Area Euro	2,4	1,8
<b>Paesi emergenti</b>	<b>4,5</b>	<b>3,8</b>
Cina	6,8	6,7
India	6,6	7,4
America Latina	0,7	(1,1)
<b>Commercio mondiale</b>	<b>4,9</b>	<b>1,7</b>
<b>Petrolio (\$ per barile)</b>		
Brent	54,8	45,1

Fonte dati : Prometeia dicembre 2017

In prospettiva la crescita mondiale dovrebbe restare sostanzialmente stabile anche nel 2018, sia pur con l'incognita di un quadro politico instabile soprattutto in Medio Oriente e Corea del nord.

Protagonista, tra i paesi industrializzati, l'economia statunitense che, sulla scorta di una solida domanda interna, è cresciuta del 2,3% su base annua, nonostante i violenti fenomeni metereologici di fine estate che hanno avuto effetti negativi su molte componenti del prodotto interno lordo. L'attuazione, a fine anno, del programma economico e fiscale espansivo dell'amministrazione Trump, dovrebbe incentivare nuovi investimenti e migliorare le condizioni del mercato del lavoro con graduali incrementi salariali, nel breve e medio periodo, favorendo il consolidamento dell'attività economica anche nel 2018.

Fra le grandi economie industriali, l'economia giapponese, in espansione da sette trimestri consecutivi, ha registrato il più lungo periodo di crescita da 16 anni (+1,7% su base annua) grazie al buon andamento delle esportazioni che, assieme all'incremento degli investimenti di capitale, hanno contribuito a compensare un calo dei consumi privati. Complessivamente, il tasso di crescita dei paesi avanzati è stato del 2,3% rispetto all'1,6% dell'anno precedente.

I paesi emergenti, dopo alcuni anni difficili tra espansioni e contrazioni, sono attualmente in una fase di ripresa (+4,5%) grazie alle migliori condizioni economiche dei paesi esportatori di materie prime. Tra questi ultimi spiccano Brasile e Russia, dove i miglioramenti del fronte politico e le migliori condizioni dei prezzi del petrolio hanno contribuito a un incremento delle aspettative di crescita.

In Cina l'attività economica continua a crescere a ritmo sostenuto attestandosi al 6,8% su base annuale (superiore all'obiettivo di crescita delle autorità governative) sorretta dalla tenuta dei consumi e dalla solidità del mercato immobiliare. Con il Congresso Nazionale del Partito Comunista dell'ottobre scorso è stato definito il programma economico per i prossimi cinque anni basato su un processo di riforme focalizzato maggiormente sulla qualità e sostenibilità della crescita.

<b>Dati economici Area Euro</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>		
Area Euro	2,4	1,8
Germania	2,5	1,9
Francia	1,9	1,1
Italia	1,6	1,1
Spagna	3,1	3,3
<b>Inflazione (variazioni % su anno precedente)</b>		
Area Euro	1,5	0,2
Germania	1,7	0,4
Francia	1,2	0,3
Italia	1,2	(0,1)
Spagna	2,0	(0,3)

Fonte dati : Prometeia dicembre 2017

L'espansione economica nell'Area dell'Euro continua a essere solida e generalizzata nei diversi Paesi e settori. La crescita del PIL in media annua è stata del 2,4%, sostenuta dai consumi privati, dagli investimenti e dalle esportazioni che beneficiano della diffusa ripresa mondiale. Il buon andamento del mercato del lavoro, con un tasso di disoccupazione che ha raggiunto il livello più basso dal 2009 (9,1%), e la bassa inflazione continuano a sostenere il reddito disponibile delle famiglie. Contemporaneamente i miglioramenti della redditività delle imprese e le favorevoli condizioni di finanziamento sostengono la ripresa degli investimenti.

In Germania, che si conferma locomotiva dell'Area Euro, il ritmo di crescita del PIL (+2,5%) è stato trainato dal commercio estero e dalla ricostituzione delle scorte. Gli investimenti delle imprese, anche se in rallentamento, hanno visto proseguire la ripresa a un passo sostenuto (1,5%) e sono rimasti tra le componenti più dinamiche della domanda. Più moderata la crescita della Francia (+1,9%) sostenuta dalla domanda interna e dalle buone performance degli investimenti privati.

Anche in Spagna, la più dinamica tra le economie dell'Area, la crescita del PIL, da tre anni sopra il 3%, è stata trainata dalla domanda interna e, in particolare, dagli investimenti.

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

In Italia l'economia nel 2017 ha decisamente accelerato il passo beneficiando di un atteggiamento espansivo delle politiche economiche e di un contesto internazionale favorevole con impatti positivi sulla domanda interna e sulle esportazioni.

<b>2017</b>				
<b>Dati economici Italia</b>	<b>I trim.</b>	<b>II trim.</b>	<b>III trim.</b>	<b>IV trim.</b>
<b>PIL (variazioni % su anno precedente)</b>	<b>0,5</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>
Domanda interna	0,2	0,8	0,2	0,5
Spesa delle famiglie e ISP	0,7	0,2	0,3	0,1
Spesa delle AP	0,4	0,2	0,1	0,2
Investimenti fissi lordi	(2,2)	1,1	3,0	1,0
Costruzioni	0,8	(0,3)	0,3	0,2
Altri beni di investimento	(4,7)	2,4	5,3	1,6
<b>Importazioni di beni e servizi</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,2</b>	<b>0,9</b>
<b>Esportazioni di beni e servizi</b>	<b>1,8</b>	<b>0,1</b>	<b>1,6</b>	<b>0,7</b>

Fonte dati : Prometeia dicembre 2017

In particolare nel corso dei primi due trimestri dell'anno si è registrato un incremento del prodotto dello 0,5% e dello 0,3% in termini congiunturali, sostenuto soprattutto dal deciso rialzo della spesa delle famiglie e, dal lato dell'offerta, dal rafforzamento del settore dei servizi. Secondo le ultime stime nella seconda metà del 2017 l'aumento del PIL si è poi attestato a circa +0,4%.

Tali andamenti hanno condotto ad una crescita del PIL su base annua dell'1,6%, superiore alle previsioni del Governo (+1,5%), anche se inferiore a quella di altri paesi dell'Area. L'attività economica è stata sostenuta dalla crescita dei consumi supportata dalla positiva evoluzione del mercato del lavoro e del reddito disponibile, solo parzialmente limitata dal contenuto rialzo dei prezzi al consumo. Gli investimenti, dopo un leggero regresso di inizio anno, hanno mostrato un vivace dinamismo, beneficiando sia del miglioramento delle aspettative sull'andamento dell'economia sia degli effetti positivi sul mercato del credito derivanti dal proseguimento della politica monetaria espansiva della BCE.

In linea con la crescita economica, è proseguita la positiva dinamica del lavoro in misura maggiore delle attese beneficiando delle riforme introdotte negli ultimi anni. L'aumento degli occupati è risultato dell'1,5% (fonte ISTAT, novembre 2017) su base annua determinando un calo del tasso di disoccupazione, sempre nello stesso periodo, di circa un punto percentuale, per un tasso annuo pari all'11%.

In questo quadro di rafforzamento ciclico, l'inflazione in Italia rimane debole. Dopo la lieve flessione del 2016 (-0,1%), l'inflazione ha registrato una crescita dell'1,2% (fonte ISTAT, dicembre 2017) sulla quale hanno inciso, in particolare, gli aumenti dei prezzi dei trasporti, dei prodotti alimentari e dei servizi.

In prospettiva, lo scenario rimane complessivamente favorevole. Il 2018 partirà con uno slancio positivo che consentirà, in assenza di improvvise e inattese variazioni, di proseguire sugli attuali ritmi di crescita.

## **ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO**

Il settore dei trasporti conferma, nel 2017, segnali di consolidamento in quasi tutti i suoi segmenti. In particolare il settore passeggeri continua la crescita nel settore aereo con circa 175 milioni di passeggeri pari ad un incremento del 6,4% rispetto al 2016. A fare da volano sono stati principalmente i passeggeri internazionali, in particolare quelli all'interno dell'UE con un incremento dell'8,5%. Il sistema aeroportuale della capitale (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) si è confermato il primo scalo nazionale per passeggeri trasportati con un traffico sostanzialmente pari a quello dell'anno precedente. Anche il traffico autostradale nella sua componente veicolare leggera è risultato in crescita realizzando circa 55 miliardi di veicoli km pari ad un incremento del 1,9% (periodo gennaio-ottobre 2017).

Per il comparto marittimo i crocieristi movimentati nei porti italiani sono stati, secondo le ultime stime, circa 10,2 milioni. Al primo posto per numero di passeggeri movimentati il porto di Civitavecchia con circa 2,2 milioni di passeggeri seguito dal porto di Venezia con 1,4 milioni.

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

Il sostenuto tasso di crescita dell'economia europea, con un andamento del Pil in aumento del 2,4%, un incremento della produzione industriale del 3% circa e un livello di disoccupazione del 9,1 % ha avuto ricadute positive anche sulla domanda di mobilità.

Nel comparto viaggiatori, l'incremento medio dei volumi di traffico è risultato del 4,5%: tra le principali imprese ferroviarie, la francese Sncf ha mostrato un incremento superiore alla media del 6,4% mentre la tedesca DB AG e la spagnola Renfe hanno mostrato andamenti intorno al 3%.

## RAPPORTO CON I CLIENTI

### Passeggeri - Mercato

Il 2017 è stato caratterizzato da un incremento dell'offerta AV del segmento Mercato in presenza di un contesto fortemente competitivo del segmento Alta Velocità caratterizzato da azioni significative condotte dai competitor sul *pricing* e sull'offerta.

La politica di *pricing* per tutti i prodotti del segmento è stata condotta in continuità e 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 e il prezzo promozionale per i viaggi di andata e ritorno in giornata tra Roma – Milano a 99 euro esteso, da Dicembre 2017, anche ai viaggi Roma-Venezia a bordo dei treni Frecciarossa/Frecciargento in 2<sup>a</sup> classe/Standard..

A partire da Febbraio 2017 sono state introdotte nuove di nuove tipologie di abbonamento AV differenziate in funzione del giorno della settimana e della fascia oraria di validità, permettendo al cliente di scegliere quattro differenti tipologie di abbonamento in funzione delle proprie esigenze di viaggio:

1. Abbonamento valido per partenze nell'intera giornata (00:00-24:00) per tutti i giorni della settimana
2. Abbonamento valido per partenze nell'intera giornata (00:00-24:00) valido dal lunedì al venerdì
3. Abbonamento valido per partenze in una determinata fascia oraria di "morbida" (09:00-17:00 proposta) per tutti i giorni della settimana
4. Abbonamento valido per partenze in una determinata fascia oraria di "morbida" (09:00-17:00 proposta) valido dal lunedì al venerdì

In tale contesto è stato introdotto un nuovo sistema di *pricing* modulato e differenziato per tipologia in funzione dei giorni e dalla fascia di validità. Sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto mediante l'utilizzo dei Buoni sconto elettronici e codici promozionali: 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. In particolare nel 2017 sono state introdotte campagne di incentivo all'acquisto di credito elettronico (Carta Regalo) nel periodo natalizio, pasquale ed estivo, aumentando il valore del credito elettronico acquistato includendo un buono sconto (es. paghi 100€ viaggi 120€) e iniziative per incentivare l'acquisto anticipato di viaggi di corsa semplice, utilizzando codici promozionali durante i fine settimana; ad esempio, con il codice BLACK30, i clienti hanno ottenuto un extra sconto del 30% per acquisti dal 24 novembre al 26 novembre 2017 per viaggi a partire dal 10 gennaio 2018.

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 97,9% (97,4% nel 2016). 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 94.4% (93.6% nel 2016).

- **Frecciarossa**

Nel 2017 è stata completata la fornitura e la messa in servizio dei nuovi treni Frecciarossa 1000 consentendo:

- il potenziamento delle relazioni ad alta profittabilità, con un incremento delle frequenze sulle rotte Milano-Roma/Napoli e Venezia-Roma (azione anticipata al cambio orario dic 2016)
- un ulteriore incremento dei posti offerti sulle stesse relazioni, grazie all'avvio delle doppie composizioni Frecciarossa 1000 da giugno 2017 (2 coppie di treni a più alto livello di contesa)
- una migliore allocazione del materiale rotabile, guidata dalla domanda, con l'utilizzo degli ETR500 per i treni sulla direttrice Dorsale a più alti livelli di saturazione e l'avvio dell'utilizzo del Frecciarossa 1000 anche sulla rotta Venezia-Roma
- il completamento del monoprodotto Frecciarossa sulla direttrice Trasversale Padana (aprile 2017) con la conversione integrale dei treni Frecciabianca.

Inoltre, è proseguita l'azione di copertura di bacini di traffico nuovi o emergenti e il miglioramento del presidio territoriale grazie a:

- avvio del servizio commerciale nella stazione di Afragola (giugno 2017)
- potenziamento della fermata di Rogoredo con 14 nuove fermate (giugno 2017)
- prolungamento del Frecciarossa Milano-Salerno verso Potenza e Taranto (azione anticipata a dic. 2016)
- miglioramento dei collegamenti da/per Arezzo (azione anticipata a dic. 2016)

Su Frecciarossa 1000 è stato portato avanti e concluso il progetto per l'introduzione di nuovi appendiabiti e dissuasori sulle cappelliere (per evitare la caduta dei bagagli)

Sono stati avviati progetti per l'introduzione di nuova segnaletica a bordo: pittogrammi presa elettrica (FR1000), pittogrammi sala meeting (FR500-FR1000), pittogrammi indicazione sistema antincendio (FR1000)

Al fine di migliorare il servizio di connessione internet WIFI, è proseguito il progetto di *upgrading* dei treni ETR500 con installazione di nuovi modem 4G più performanti ed in grado di lavorare sulle nuove bande LTE. Si prevede il completamento dell'intera flotta ETR 500 entro Giugno 2018.

Sono state portate avanti attività di consolidamento del portale di bordo con l'introduzione di nuove funzionalità, tra cui l'accesso al servizio di navigazione internet per dispositivi windows mobile e l'introduzione della nuova funzionalità di accesso diretto ad Internet dalla App Portale FRECCIE.



E' stato avviato un *beauty contest* per individuazione del nuovo *content provider* per fornitura contenuti con obiettivo arricchimento offerta intrattenimento del portale FRECCE e monitor di bordo.

E' stato avviato il nuovo servizio di edicola digitale su Portale FRECCE.

A partire dalla metà di novembre 2017 si è proceduto a rinnovare l'offerta Welcome drink ampliando la scelta a disposizione del cliente al fine di soddisfare al meglio le proprie esigenze ed aspettative. Nell'ottica di maggiore attenzione al cliente, poi, per i piccoli viaggiatori è stato introdotto un box a loro dedicato che contiene tra l'altro dei colori per disegnare o un cruciverba. Nello stesso periodo è stata arricchita l'offerta del bar/bistrot con l'introduzione di nuove proposte *food* pensate per rispondere ai bisogni di differenti *target* di clientela (es: prodotti vegetariani, *gluten free*, estratti di frutta ecc).

Oltre alla consueta attività di ottimizzazione e continuo arricchimento dei palinsesti dei monitor di bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento ed è stata introdotta una nuova schermata che informa il cliente se il treno sta viaggiando o è arrivato in orario.

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 98,28% (97,92% nel 2016) in 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 95,4%, in linea rispetto al precedente esercizio (95,2%).

- **Frecciargento**

Nel 2017 l'offerta Frecciargento è stata caratterizzata dal:

- Potenziamento dell'offerta sulla rotta Roma-Puglia con l'attivazione di 2 collegamenti giornalieri Roma-Foggia e di 2 collegamenti no-stop Roma-Bari e vv.
- Entrata in nuovi mercati grazie all'attivazione di 2 collegamenti Roma –Genova (via Firenze), grazie al recupero di materiale Frecciargento dovuto alla prosecuzione del processo di *upgrading* da Frecciargento a Frecciarossa sulla rotta Venezia-Roma/Napoli/Salerno,

Inoltre sono aumentati i bacini serviti grazie a:

- avvio del servizio commerciale nella stazione di Afragola (giugno 2017);
- attivazione di nuove fermate su collegamenti già esistenti (Rosarno su FA Roma-Reggio Calabria; Carpi su FA Roma-Mantova)

A fine anno si è potenziata l'offerta tra Roma e Reggio Calabria (via Napoli Afragola) passando da 2 a 4 collegamenti al giorno. Con riferimento al portale di bordo ed i monitor di bordo vale quanto sopra esposto per il Frecciarossa.

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%, confermando i valori dello scorso anno (98,6% nel 2016) . I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 92,9% (92,5% nel 2016).

- **Frecciabianca**

Ad Aprile 2017 è stato concluso 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.

Le direttrici servite da Frecciabianca nel 2017 sono state:

- Adriatica                      12 coppie              FB 414
- Tirrenica Nord                6 coppie                ETR 460
- Tirrenica Sud                 2 coppie                ETR 470
- Roma – Ravenna              1 coppia                ETR 460

Nel secondo semestre 2017 la flotta materiale ordinario Frecciabianca (FB 414) è stata oggetto di un progetto di *upgrade* del decoro e *comfort*: è stata effettuata 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 stati inoltre modificati gli arredi del bar, con colori più caldi, accoglienti ed invitanti per i clienti che consumano i prodotti acquistati nell'area *stand up*, ed effettuati *upgrade* estetico-funzionali degli arredi delle toilette.

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 97,2% (96,3% nel 2016) 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 91,5% (90,8% nel 2016).

- **Internazionale**

Il 2017 ha visto l'apertura del Tunnel di Base del Gottardo che ha permesso la riduzione di 37 minuti della percorrenza tra Milano e Zurigo per gli EC Italia-Svizzera, portando a 3 ore e 26 il tempo di viaggio tra le due città. L'offerta complessiva, rinforzata con un nuovo collegamento EC Milano-Zurigo, ha visto partire da giugno 2017 nel fine settimana, il nuovo collegamento EC Zurigo-Venezia.

Per ciò che riguarda il traffico internazionale notturno, in seguito all'uscita dal *business* del partner tedesco DB, è stato improntato un nuovo modello di *business* con gli austriaci di ÖBB che ha permesso di confermare l'offerta da Roma e Milano per Vienna e Monaco, inserendo inoltre la nuova destinazione internazionale di Salisburgo.

- **Freccialink**

E' stata consolidata la presenza del Freccialink, a valle della fase sperimentale dell'anno precedente.

Sono state lanciate nuove rotte con particolare riferimento al traffico stagionale estivo: Sorrento-Napoli, Piombino-Firenze, Gallipoli-Lecce e Cremona-Brescia (giugno 2017) e razionalizzate le rotte a basse performance commerciali (ad es. con l'eliminazione della relazione L'Aquila-Roma).

## Passeggeri Servizio Universale

Dal primo gennaio 2017 è in vigore un nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario di media/lunga percorrenza assoggettato ad Obbligo di Servizio Pubblico con validità dal 01/01/2017 al 31/12/2026. I servizi rientrati nel perimetro oggetto di Contratto sono tutti con *brand Intercity* per complessivi 25,1 milioni di treni\*km.

Per il 2017 sono state mantenute tutte le offerte commerciali per i treni *Intercity* con *price point* dedicati.

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 96,4 (96,1% 2016) in lieve 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 87,8% (85,6% nel 2016).

## Trasporto Regionale

I contratti di servizio, in buona parte scaduti al 31 dicembre 2014 ed eserciti in regime di continuità, sono stati in gran parte rinnovati, tra il 2016 e il 2017. In particolare nel 2017 sono stati rinnovati per 6+3 anni, dal 2015 al 2023, i contratti con le Regioni Basilicata e Molise, mentre è stato sottoscritto il contratto di servizio con affidamento diretto con la Regione Sardegna per nove anni, dal 2017 al 2025.

Sono inoltre stati rinnovati i contratti ponte con: la Regione Piemonte per quattro anni, dal 2017 al 2020; la Regione Calabria per tre anni, dal 2015 al 2017, e la Regione Friuli Venezia Giulia per due anni, dal 2018 al 2019.

È in fase di negoziazione il Contratto di servizio con affidamento diretto con la Regione Siciliana per dieci anni, dal 2017 al 2026 e sono continuate le attività di negoziazione con la regione Valle d'Aosta, con la quale si ipotizza la sottoscrizione di un contratto per successivo affidamento con procedura di gara.

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 anni hanno confermato 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 97,1%, in netto miglioramento rispetto allo scorso anno (96,6%).

I dati di *Customer Satisfaction* hanno registrato ulteriori progressi: il gradimento del viaggio nel suo complesso da parte della clientela ha raggiunto l'83,2% nel 2017 rispetto al 79,6% del 2016 e, più in particolare, la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali ha conosciuto un rilevante incremento, passando dal 65,6% del 2016 al 73,2% del 2017.

Al fine di migliorare la qualità del servizio e facilitarne la fruibilità, nonché ridurre e contrastare fenomeni di evasione ed elusione, sono state intraprese/confermate una serie di iniziative; in particolare nell'ambito del progetto di completa digitalizzazione e smaterializzazione del biglietto:

- i titolari di carta di pagamento *contactless* e relative *App* di utilizzo smaterializzato possono ora acquistare il biglietto di corsa semplice per il servizio Leonardo Express presso i gate automatici delle stazioni di Roma Termini e Fiumicino Aeroporto, con il sistema EMV (Europay, MasterCard e VISA);
- è stata ampliata la tipologia di biglietti ed abbonamenti in vendita presso la rete di vendita indiretta dei punti vendita terzi;
- è proseguita la diffusione della *smart card* Unica, che agevola i percorsi di integrazione, anche tariffaria, tra le diverse modalità di trasporto.

Inoltre:

- prosegue l'impegno alla lotta all'evasione e all'elusione con personale mirato a bordo treno e nelle stazioni. In aggiunta all'attività del personale di accompagnamento al treno, si è confermata l'attività di un Pool Nazionale itinerante, formato da risorse dedicate all'attività di antievasione che, in collaborazione con Polfer e Protezione Aziendale, svolgono attività di controlleria a bordo treno;
- si sono moltiplicati gli accordi commerciali e di co-marketing, tra cui quello con Le Vie Francigene, che prevede sconti per i Pellegrini in viaggio, e quello con la Città del Vaticano, per treni che collegano direttamente la stazione di San Pietro Vaticano con Castel Gandolfo, per la visita alle Ville Pontificie.

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

### **Conto economico riclassificato**

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari della Società sono stati predisposti distinti schemi riclassificati diversi da quelli previsti dai principi contabili IFRS-UE adottati dalla Società (come dettagliati nelle Note). Tali schemi riclassificati contengono indicatori di *performance* alternativi rispetto a quelli rinvenienti direttamente dagli schemi di bilancio di esercizio e che il *management* ritiene utili ai fini del monitoraggio dell'andamento della Società nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dal *business*. I metodi per la costruzione di tali indicatori sono riportati nella sezione "Legenda e Glossario".

In data 1° gennaio 2017 ha avuto efficacia l'atto di scissione parziale di Trenitalia che prevedeva 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.

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 2016 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*) rendendo pertanto i dati economici dei due esercizi a confronto comparabili tra loro.

importi in milioni di Euro

	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Variazione</b>
<b>Ricavi operativi</b>	<b>5.318,4</b>	<b>5.078,7</b>	<b>239,7</b>
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.138,8	4.858,2	280,6
- Altri proventi	179,6	220,5	(40,9)
<b>Costi operativi</b>	<b>3.732,7</b>	<b>3.684,2</b>	<b>48,5</b>
Costo del personale	1.677,9	1.647,8	30,1
Altri costi netti	2.054,8	2.036,4	18,4
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>1.585,7</b>	<b>1.394,5</b>	<b>191,2</b>
Ammortamenti	1.085,7	1.037,7	48,0
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	79,6	24,3	55,3
Accantonamenti per rischi e oneri	21,3	-	21,3
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>399,1</b>	<b>332,5</b>	<b>66,6</b>
Proventi ed oneri finanziari	73,2	104,3	(31,1)
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>325,9</b>	<b>228,2</b>	<b>97,7</b>
Imposte sul reddito	49,7	36,1	13,6
<b>RISULTATO DEL PERIODO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE</b>	<b>276,2</b>	<b>192,2</b>	<b>84,0</b>
<b>Risultato del periodo delle attività cessate</b>	<b>-</b>	<b>(75,4)</b>	<b>75,4</b>
<b>RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO</b>	<b>276,2</b>	<b>116,8</b>	<b>159,4</b>

L'esercizio 2017 registra un Risultato del periodo delle Attività Continue positive pari a 276,2 milioni di euro in netto miglioramento rispetto al risultato positivo del 2016 di 192,2 milioni di euro (+43,7%).

Anche il Margine Operativo Lordo migliora passando dai 1.394,5 milioni di euro del 2016 ai 1.585,7 milioni di euro del 2017 con un incremento del 13,7%; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi del 2017 si attesta al 29,8%, in ripresa rispetto all'esercizio precedente (27,5%) nel 2016.

Il risultato operativo si attesta a 399,1 milioni di euro, in crescita rispetto al precedente esercizio (332,5 milioni di euro), con una incidenza sui ricavi operativi pari al 7,5% (6,5% nel 2016).

Il risultato economico 2017 è positivamente influenzato, lato ricavi (+191,6 milioni di euro), da una ripresa della domanda di mobilità, sia per il trasporto passeggeri a lunga percorrenza sia per quello regionale, nonché, per il solo segmento a mercato, da azioni commerciali mirate per limitare la pressione sul *pricing* del sistema AV da parte del *competitor*.

Lato costi, invece, il risultato economico riflette gli effetti di alcune modifiche di scenario riguardanti il costo dell'energia elettrica da trazione (-120,0 milioni di euro di cui 78,9 milioni di euro riferiti agli esercizi precedenti) a seguito dell'entrata in vigore della Legge 20/11/2017 nr. 167 di cui si è detto precedentemente, parzialmente compensato dall'incremento del pedaggio verso il gestore dell'infrastruttura, previsto dalle condizioni di accesso alla rete a decorrere dal 2017, di competenza del Servizio Universale Lunga Percorrenza e del Trasporto Regionale per complessivi 34,3 milioni di euro.

## Ricavi operativi

### Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un incremento dello 5,89% attestandosi, a fine esercizio, a 5.138,8 milioni di euro rispetto ai 4.858,2 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2017	2016	Differenza %
Ricavi da Traffico	2.960,4	2.768,8	6,9%
Ricavi da Contratto di Servizio	2.008,9	1.923,1	4,5%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	169,5	166,3	1,9%
<b>Totale</b>	<b>5.138,8</b>	<b>4.858,2</b>	<b>5,8%</b>

### Ricavi da Traffico

I ricavi da traffico si incrementano complessivamente di circa 191,6 milioni di euro (+6,9%) con incrementi rilevanti che hanno riguardato prevalentemente sia il traffico passeggeri *Long Haul* (+115,5 milioni di euro, pari ad un +6,1%), sia il traffico passeggeri Regionale (+75,0 milioni di euro pari a +8,7%).

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 85,8 milioni di euro (+4,5%) rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione ha dinamiche diverse tra la Divisione Passeggeri Media e Lunga percorrenza (+95,5 milioni di euro) e la Divisione Passeggeri Trasporto Regionale (-9,8 milioni di euro).

I corrispettivi del contratto di servizio della Media Lunga Percorrenza riflettono l'incremento, per 95,5 milioni di euro, dei corrispettivi del Contratto di Servizio a seguito del rinnovo dello stesso. Il nuovo contratto di servizio, che copre il decennio 2017-2026, è stato firmato tra Trenitalia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, da ultimo, con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, esso garantisce l'equilibrio economico finanziario

del contratto e consente di sostenere il Piano degli investimenti nel settore per assicurare un più elevato livello della qualità dei servizi attraverso l'*upgrading* del materiale rotabile.

I corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi rimangono sostanzialmente invariati. Invece, i ricavi dei contratti di servizio con le Regioni (pari ad euro 1.666,4 milioni) registrano un decremento pari a circa 9,9 milioni di euro: la variazione negativa è dovuta, prevalentemente, alla rilevazione sull'esercizio 2017 di alcune poste rettificative correlate alla chiusura di contratti in scadenza, parzialmente compensata dall'incremento dei corrispettivi in altre regioni.

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 3,3 milioni di euro rispetto al 2016.

Tale incremento deriva prevalentemente dall'incremento della voce manutenzione materiale rotabile (+3,3 milioni di euro).

### **Altri Proventi**

Gli Altri Ricavi registrano un decremento di 40,9 milioni di euro rispetto al 2016. Di seguito si riportano le principali variazioni in diminuzione, per la maggior parte ascrivibili alla modifica intercorsa tra i due esercizi contabili nella gestione di alcune partite quali:

- penali a fornitori per inadempimenti contrattuali per 25,3 milioni di euro;
- provvigioni attive su vendita biglietti per 1,5 milioni di euro;
- adeguamento non ricorrente del valore delle Carte Libera circolazione utilizzate dalle Società del Gruppo per circa 8,6 milioni, di cui 5,5 milioni riferite ad esercizi precedenti
- irregolarità di viaggio per 4,3 milioni di euro.

### **Costi operativi**

I costi operativi hanno registrato un incremento, rispetto al 2016, pari a 48,5 milioni di euro (+1,3%). Tale incremento è determinato dalle dinamiche di seguito riportate.

Il **costo del personale** registra un incremento di 30,1 milioni di euro (+0,5%). Tale incremento è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto, quali:

- maggiori costi derivanti dall'incremento di 217,5 risorse dell'organico medio (FTE), con un effetto di circa 12,6 milioni di euro;
- maggiori costi per 25,3 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 contratti di apprendistato per 6,0 milioni di euro;



- riduzione degli altri costi del personale per 1,8 milioni di euro.

Gli **altri costi**, al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di *revamping* del materiale rotabile, registrano un incremento pari a 18,4 milioni di euro (+0,9%). L'andamento dei costi operativi ha beneficiato di un impatto positivo, riferibile agli esercizi precedenti, per circa 78,9 milioni di euro a seguito della sensibile riduzione del costo unitario dell'energia da trazione nei Servizi a mercato derivante da quanto previsto dai nuovi provvedimenti legislativi adottati in materia a fine esercizio. Tale beneficio ha consentito di ridurre sensibilmente l'effetto dell'incremento degli altri costi operativi sostenuti per supportare l'incremento dell'offerta commerciale

Su tale voce, al netto del beneficio sopra menzionato, hanno influito principalmente:

- maggiori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 16,9 milioni derivanti da:
  - a) incremento dei costi di accesso all'infrastruttura, la cui variazione è di 34,3 milioni di euro, in massima parte conseguenti all'incremento dell'offerta commerciale AV;
  - b) maggiori costi per prestazioni accessorie di accesso all'infrastruttura per 11,7 milioni di euro;
  - c) maggiori costi per autoservizi sostitutivi per 3,0 milioni di euro;
  - d) minori costi per energia elettrica per la trazione, pari a 43,0 milioni di euro, riconducibile essenzialmente all'applicazione della Legge 167/2017;
  - e) maggiori costi di pulizia del materiale rotabile per 6,4 milioni di euro;
  - f) maggiori costi per servizi di manovra per 5,3 milioni di euro a seguito di alcune operazioni di esternalizzazione verso società del Gruppo;
- maggiori costi collegati al processo di manutenzione del materiale rotabile, pari a 35,8 milioni di euro, al netto dei costi capitalizzati per attività di manutenzione straordinaria;
- maggiori costi per i servizi a bordo treno (+7,9 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 ed amministrativi per 3,6 milioni di euro derivati principalmente dalla messa in esercizio di nuovi sistemi;
- maggiori costi per utenze per 3,2 milioni di euro;
- maggiori minusvalenze legate ai processi di demolizione e smaltimento rotabili e ricambi per 7,8 milioni di euro;
- maggiori oneri non ricorrenti per 14,3 milioni di euro, riferibili ad accantonamenti rischi, *performance regime* negativo e alla multa dell'Agcom.

## **Ammortamenti**

Gli ammortamenti si incrementano di 48,0 milioni di euro. Tale variazione è determinata dall'effetto combinato dei maggiori ammortamenti sul materiale rotabile e altri investimenti entrati in esercizio nel corso del 2017, per circa 79,2 milioni, e della cessazione del processo di ammortamento di alcuni beni giunti al termine della vita utile per circa 31,2 milioni.

## Svalutazioni e perdite di valore

Le svalutazioni e perdite di valore sono pari a 79,6 milioni di euro e si riferiscono principalmente a:

- svalutazione di materiale rotabile a seguito dell'avvio del processo di dismissione di rotabili che sono risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente per 56,9 milioni di euro;
- rettifiche di valore dei crediti per 20,8 milioni di euro;

## Accantonamenti

La voce si incrementa di 21,3 milioni di euro ed è correlata all'accantonamento al fondo ristrutturazione industriale relativo all'attivazione di progetti per l'accesso alle prestazioni straordinarie del Fondo di sostegno al reddito per i dipendenti del Gruppo FS.

## Gestione finanziaria

Il risultato della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 31,1 milioni di euro. Tale risultato è essenzialmente ascrivibile ad un miglioramento dei proventi finanziari per 16,2 milioni di euro e da una riduzione complessiva degli oneri di 14,9 milioni di euro.

L'incremento dei proventi finanziari è dovuto prevalentemente alla voce plusvalenze da cessione di partecipazioni pari a 7,3 milioni di euro derivante dalla cessione della controllata Serfer S.r.l. (ridenominata in Mercitalia Shunting & Terminal), per 14,4 milioni di euro e dai dividendi distribuiti dalla società Trenord per un valore pari a 1,9 milioni di euro, nonché dalla rilevazione degli interessi maturati (4,2 milioni di euro) nei confronti della regione Liguria relativi alla dilazione in 24 anni del versamento del contributo in conto investimenti di complessivi 50 milioni di euro per l'acquisto di materiale rotabile.

Si segnala, inoltre, l'incremento degli interessi attivi verso la controllante per 3,3 milioni di euro correlati, principalmente, al credito Iva richiesto a rimborso e l'utile presunto su cambi relativo alla rivalutazione del cambio del franco svizzero verso l'euro avvenuta nel 2017 e al conseguente effetto su una porzione di debito finanziario in portafoglio nella valuta specifica (3,5 milioni di euro). Tale incremento è parzialmente compensato dalla riduzione dei proventi finanziari da strumenti derivati *Collar e Fair Value Hedge* (-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 8,7 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del tasso medio complessivo di indebitamento, passato dall' 1,51% dell'esercizio 2016 all'1,20% dello stesso periodo 2017.

L'*Interest cost* del TFR si decrementa complessivamente di 1,3 milioni di euro, mentre il Time value dei derivati registra un valore negativo per 2,1 milioni di euro.

Si segnala, infine, la riduzione dell'incidenza a conto economico della svalutazione delle partecipazioni per 8,7 milioni di euro, riferita in particolare alla società Thello (euro 16 milioni nel 2016).

## **Imposte sul reddito**

Il carico fiscale del periodo si incrementa di 13,6 milioni di euro. L'incremento è dovuto ai seguenti fattori:

- aumento delle imposte sul reddito (IRES e IRAP) per 15,7 milioni di euro ascrivibile al maggior risultato ante imposte soggetto a tassazione;
- variazione netta positiva delle imposte differite e anticipate pari a 2,2, relativa principalmente all'adeguamento delle imposte differite attive dell'anno (2,3 milioni di euro).

## Stato patrimoniale riclassificato

Come per il riclassificato del conto economico, anche i dati della situazione patrimoniale al 31 dicembre 2016 riflettono l'applicazione dell'IFRS 5.

<i>importi in milioni di Euro</i>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Variazione</b>
<b>ATTIVITA'</b>			
Capitale circolante netto gestionale	964,7	145,1	819,6
Altre attività nette	(236,1)	(140,6)	(95,5)
<b>Capitale circolante</b>	<b>728,6</b>	<b>4,5</b>	<b>724,1</b>
Immobilizzazioni tecniche	9.447,6	9.763,0	(315,4)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	57,5	49,5	8,0
<b>Capitale immobilizzato netto</b>	<b>9.505,1</b>	<b>9.812,5</b>	<b>(307,3)</b>
TFR	(708,1)	(767,8)	59,7
Altri fondi	(222,3)	(203,0)	(19,4)
<b>TFR e Altri fondi</b>	<b>(930,5)</b>	<b>(970,8)</b>	<b>40,3</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>9.303,2</b>	<b>8.846,2</b>	<b>457,0</b>
<b>COPERTURE</b>			
Posizione finanziaria netta a breve	1.660,5	2.105,9	445,4
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.224,9	4.621,2	(603,7)
<b>Posizione finanziaria netta</b>	<b>6.885,4</b>	<b>6.727,1</b>	<b>158,3</b>
<b>Mezzi propri</b>	<b>2.417,8</b>	<b>2.378,5</b>	<b>39,2</b>
<b>Attività e Passività destinate alla vendita</b>	<b>0,0</b>	<b>(259,4)</b>	<b>259,4</b>
<b>TOTALE COPERTURE</b>	<b>9.303,2</b>	<b>8.846,2</b>	<b>457,0</b>

## Capitale investito Netto

Il Capitale Investito Netto registra un incremento di 457 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2016. Tale incremento è dovuto all'aumento del capitale circolante per 724,1 milioni di euro e del TFR e degli Altri Fondi per 40,3 milioni di euro, parzialmente compensato dalla riduzione del capitale immobilizzato per 307,3 milioni di euro.

**Capitale Circolante netto gestionale:** il Capitale Circolante Netto gestionale si incrementa di 819,6 milioni di euro; tale variazione è dovuta prevalentemente a:

- incremento di circa 230 milioni di euro dei crediti commerciali, gran parte dei quali (219 milioni di euro) nei confronti del MEF per corrispettivi da contratti di servizio. Tale variazione è dovuta all'incremento del credito maturato per le prestazioni del CdS Media e Lunga Percorrenza (277,8 milioni di euro), la cui formalizzazione si è avuta nel corso del mese di agosto con la registrazione del nuovo contratto da parte della Corte dei Conti avvenuta solo a fine novembre; conseguentemente il pagamento dei crediti fatturati è avvenuto il 26 gennaio 2018. Tale incremento è parzialmente compensato dalla diminuzione del credito relativo al CdS Trasporto Locale (-58,9 milioni di euro) dovuta, sostanzialmente, all'incasso parziale delle prestazioni connesse agli anni che vanno dal 2014 al 2016.
- Sostanziale invarianza del saldo relativo ai crediti verso le Regioni a Statuto Ordinario e gli altri crediti commerciali; si segnala, a tal proposito, il miglioramento del credito scaduto verso le Regioni a Statuto Ordinario che si è ridotto di circa 60 milioni di euro, assestandosi a 264,7 milioni di euro contro i 324,5 milioni del 2016; questo risultato è dovuto alle idonee procedure 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.
- Riduzione dei debiti commerciali per circa 615 milioni di euro dovuta alle minori contabilizzazioni degli investimenti nella seconda parte dell'anno rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente (-220 milioni di euro), alle idonee azioni fatte per ridurre i termini di pagamento oltre la scadenza (-260 milioni di euro), nonché all'applicazione della normativa IVA denominata *split payment* (-90 milioni di euro).

Le **Altre Attività (Passività) Nette**: si decrementano di 95,5 milioni di euro, prevalentemente per effetto del decremento del credito IVA di 213 milioni di euro derivante dai rimborsi ricevuti nel corso dell'esercizio (265 milioni di euro) e relativi alla liquidazione da parte dell'erario del credito chiesto a rimborso maturato nel IV trimestre 2015 e nei primi 3 trimestri 2016, parzialmente compensati dalla diminuzione dei debiti verso il personale (90,6 milioni di euro) per effetto del pagamento delle competenze connesse alla sottoscrizione del rinnovo del CCNL.

**Capitale Immobilizzato Netto**: registra un decremento di 307,3 milioni di euro, dovuto principalmente alla variazione netta (-204,8 milioni di euro) tra gli ammortamenti e svalutazioni di periodo per 1.144,4 milioni di euro, i contributi in conto impianti ricevuti per 88,7 milioni di euro e gli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio per 939,6 milioni di euro; si segnala, inoltre, l'incremento delle Partecipazioni per 8 milioni di euro dovuto all'aumento di capitale sottoscritto nella società Trenitalia UK per 15 milioni di euro al netto della cessione della società Serfer il cui valore di carico era pari a 7 milioni di euro.

**TFR e Altri fondi**: i Fondi si riducono di 40,3 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2016; tale variazione è dovuta principalmente a:

- decremento del Fondo TFR e altri benefici ai dipendenti per 59,7 milioni di euro in conseguenza dell'utilizzo del Fondo TFR per 67,2 milioni di euro per cessazioni del rapporto di lavoro e anticipazioni corrisposte, e dalla rilevazione dell'utile attuariale per 7,2 milioni di euro i cui effetti sono compensati dall'*Interest cost* per 9,1 milioni di euro e dalla rilevazione della perdita attuariale per 3,5 milioni di euro;

- incremento degli altri fondi per 19,4 milioni di euro dovuto principalmente all'incremento del Fondo Rischi su partecipazione verso Thello per 7,7 milioni di euro e dall'incremento del Fondo Ristrutturazione Industriale per 12 milioni di euro.

## Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 6.885,4 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2017, un peggioramento di circa 158,3 milioni di euro. La gestione corrente ha generato un "flusso di cassa" positivo per 533,2 milioni di euro assorbito per 924,2 milioni di euro dal pagamento degli investimenti (al netto della ciclica), che si raffronta con i 1.234,3 milioni di euro del 2016, e per 63,5 milioni di euro dalla gestione finanziaria, mentre ha beneficiato per 40,2 milioni di euro di contributi in conto investimento e per 265,1 milioni di euro dei rimborsi IVA.

La Società, nel corso dell'esercizio 2017, ha fatto altresì fronte al rimborso di prestiti a medio lungo termine in scadenza per circa 376,5 milioni di euro; si segnala, infine, l'accensione di nuovi finanziamenti, per il tramite della Capogruppo, per circa 1,4 miliardi di euro, impiegati per circa 850 milioni di euro per il consolidamento dell'esposizione a medio termine rispetto a quella a breve.

## Mezzi Propri

I Mezzi Propri esposti nel riclassificato includono, rispetto al Patrimonio Netto, 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.

	2017	2016	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	2.417,8	2.378,5	39,3
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	(30,4)	(50,4)	20,0
<b>Patrimonio netto civilistico</b>	<b>2.387,4</b>	<b>2.328,1</b>	<b>59,3</b>

I mezzi propri esposti nel riclassificato si incrementano di 39,3 milioni di euro per effetto delle seguenti variazioni:

- riduzione del capitale sociale di 236,7 in conseguenza della scissione del Ramo Cargo con efficacia 1° gennaio 2017;
- rilevazione del risultato economico dell'esercizio pari a 276,2 milioni di euro;
- incremento della riserva per utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, pari a 1,7 milioni di euro;
- riduzione di 2,1 milioni di euro correlata alla variazione del debito per derivati inclusi nei mezzi propri (20 milioni di euro) al netto della riserva di *Cash Flow Hedge* sui derivati stessi, comprensiva dell'effetto fiscale (17,9 milioni di euro).

### **Attività e passività destinate alla vendita**

Il valore delle attività e passività destinate alla vendita, iscritto nel bilancio al 31 dicembre 2016, 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.

## 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

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 Frecciargento, prodotti Frecciabianca e Internazionale), sia i servizi di media lunga percorrenza Intercity Giorno e Intercity Notte regolati da un Contratto di Servizio con lo Stato.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>2.505,7</b>	<b>2.294,5</b>	<b>211,2</b>	<b>9,2</b>
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.337,6	2.126,6	211,0	9,9
- Altri proventi	168,1	167,9	0,2	0,1
<b>Costi Operativi</b>	<b>(1.709,8)</b>	<b>(1.685,0)</b>	<b>-24,8</b>	<b>1,5</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>795,9</b>	<b>609,5</b>	186,4	30,6
Ammortamenti e Svalutazioni	(572,0)	(534,3)	-37,7	7,1
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>223,9</b>	<b>75,2</b>	<b>148,7</b>	<b>197,7</b>

L'unità di *business* Passeggeri *Long Haul* chiude l'esercizio con un risultato operativo di 223,9 milioni di euro, in crescita rispetto al precedente esercizio (+148,7 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia, anch'esso, un sensibile incremento passando da 609,5 milioni di euro del 2016 a 795,9 milioni di euro del 2017; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi per il 2017 si attesta al 31,8%, in crescita rispetto al 26,6% fatto registrare nel 2016.

L'andamento dell'EBIT risente dell'incremento degli ammortamenti per 37,7 milioni di euro riconducibile, per circa 27 milioni di euro all'entrata a regime in esercizio commerciale del nuovo materiale AV (ETR 1000) a valle del completamento delle consegne.



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.

	2017	2016	Delta %
<b>Ricavi Operativi (euro/milioni)</b>	<b>2.506</b>	<b>2.295</b>	<b>9,2%</b>
<b>Viaggiatori km (milioni):</b>	<b>20.306</b>	<b>19.855</b>	<b>2,3%</b>
- di cui Servizio a mercato (*)	16.303	15.649	4,2%
- di cui Servizio Universale contribuito	4.003	4.206	-4,8%
<b>Treni km (migliaia)</b>	<b>87.506</b>	<b>82.914</b>	<b>5,5%</b>
- di cui Servizio a mercato (*)	62.034	57.230	8,4%
- di cui Servizio Universale contribuito	25.472	25.684	-0,8%

(\*) Esclusi i Viaggiatori\*Km e i Bus\*Km del freccialinck

I ricavi delle vendite e Prestazioni del settore della media e lunga percorrenza registrano una crescita complessiva di 211 milioni di euro (+9,9%) rispetto al 2016. Tale incremento è riconducibile per 95,5 milioni di euro all'incremento dei corrispettivi derivanti dal nuovo Contratto di Servizio 2017-2026 e per 115,5 milioni di euro (+6,1%) dall'incremento dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita di titolo di viaggio. L'adeguamento del livello dei corrispettivi a valere del Contratto di Servizio 2017-2026 garantisce l'equilibrio economico finanziario del contratto e consente di sostenere il Piano degli investimenti nel settore per assicurare un più elevato livello della qualità dei servizi attraverso *l'upgrading* del materiale rotabile. L'andamento dei ricavi da traffico nel 2017 ha beneficiato di una ripresa della domanda di mobilità conseguente ad un graduale miglioramento del quadro macroeconomico a cui va altresì associato il contributo derivante dall'incremento dell'offerta commerciale finalizzata a rispondere meglio alle esigenze dei clienti e poter cogliere le opportunità di mercato.

Il mercato, anche in presenza di una ripresa della domanda di mobilità, si caratterizza dal permanere di una forte pressione competitiva intramodale ed intermodale. In ambito intramodale, si conferma, anche nel 2017, una strategia commerciale improntata alla valorizzazione della qualità del servizio, la società ha mantenuto una strategia di *premium price* nonostante nei servizi AV in competizione il concorrente abbia continuato a perseguire una strategia di *pricing* particolarmente aggressiva.

In ambito intramodale lo scenario competitivo si è caratterizzato dal mantenimento di un basso livello del prezzo del petrolio che ha continuato a garantire competitività all'utilizzo dell'auto privata, al vettore aereo ed ha favorito e consolidato 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 incremento del 6,8%, pari a +110,4 milioni di euro, che deriva dall'incremento dei ricavi (+107,9 milioni di euro) dei prodotti "Freccia" a cui si aggiunge una crescita dei ricavi delle relazioni di traffico Internazionale e del Charter per 2,5 milioni di euro;
- il **Servizio Universale** evidenzia una crescita dei ricavi complessivi pari a 4,9 milioni di euro che si concentra prevalentemente nei servizi Giorno (+4,5 milioni di euro).

I costi operativi della Divisioni Passeggeri *Long Haul* passano da 1.685,0 del 2016 a 1.709,8 milioni di euro del 2017 con un incremento di 24,8 milioni di euro (+1,5%).

Il Costo del lavoro ha registrato un incremento complessivo di 6,1 milioni di euro riconducibile pressoché integralmente all'incremento del costo unitario del lavoro per gli effetti del rinnovo del CCNL.

L'andamento degli altri costi operativi, come già evidenziato, ha beneficiato di un impatto positivo per circa 57,0 milioni di euro a seguito della sensibile riduzione del costo unitario dell'energia da trazione nei Servizi a mercato a seguito di quanto previsto dai nuovi provvedimenti legislativi adottati in materia a fine esercizio. Tale beneficio ha consentito di ridurre sensibilmente l'effetto dell'incremento degli altri costi operativi sostenuti per supportare l'incremento dell'offerta commerciale (incrementati di 73,8 milioni di euro); infatti i treni-km, inclusi dei *freccia link*, sono passati da 83,5 milioni a 88,3 milioni (+5,7%); in particolare l'incremento si è concentrato sui Servizi a mercato (+8,7%).

In tale ambito si segnalano i maggiori costi legati all'accesso all'infrastruttura (pedaggio, energia elettrica, servizi accessori) per 36,1 milioni di euro, ai costi di produzione (manutenzione, pulizia, gestione equipaggi) per 18,7 milioni di euro, ai servizi di Bordo per 7,9 milioni di euro per il servizio di ristorazione, *welcome-drink* ed accompagnamento notte. Si segnala altresì l'incremento dei costi dei sistemi e dei canali di vendita per 7,2 milioni di euro. La Divisione ha avviato ad inizio del 2017 un processo di razionalizzazione della struttura produttiva adottando un nuovo modello organizzativo dei processi industriali che ha consentito sinergie con recuperi di efficienza in termini di costi e di produttività dei fattori della produzione.

L'incremento degli ammortamenti per 37,7 milioni di euro è riconducibile per 31,9 milioni di euro all'incremento degli ammortamenti del materiale rotabile, di cui 26,7 milioni di euro conseguenti dall'entrata a regime in esercizio commerciale della nuova flotta ETR 1000, mentre per la parte residua l'incremento è dovuto al *trend* dell'ammortamento della manutenzione straordinaria.

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Capitale circolante netto	(53,1)	(545,3)	492,2	-90,3
Capitale immobilizzato netto	4.113,9	4.218,0	(104,1)	(2,5)
Altri fondi	(226,6)	(251,1)	24,5	-9,8
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>3.834,2</b>	<b>3.421,6</b>	<b>412,6</b>	<b>12,1</b>

La variazione positiva del Capitale Investito Netto, pari a 412,6 milioni di euro, è essenzialmente riconducibile all'incremento del Capitale circolante netto per 492,2 milioni di euro, dovuto all'aumento dei crediti nei confronti del MEF per corrispettivi da contratti di servizio di cui si è detto precedentemente (277,8 milioni di

euro, nonché alla diminuzione dei debiti commerciali in seguito al minor volume di investimenti realizzati nel 2017 (211,5 milioni di euro).

### ***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/Provinciali, promuove, insieme agli Enti locali e alle altre imprese di trasporto, forme di integrazione modale e tariffaria che facilitino lo spostamento dei cittadini.

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
<b>Ricavi Operativi</b>	<b>2.774,2</b>	<b>2.751,5</b>	<b>22,7</b>	<b>0,8</b>
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.633,7	2.568,5	65,2	2,5
- Altri proventi	140,6	183,0	(42,4)	-23,2
<b>Costi Operativi</b>	<b>(2.039,5)</b>	<b>(1.963,5)</b>	<b>(76,0)</b>	<b>3,9</b>
<b>Margine Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>734,7</b>	<b>788,0</b>	<b>(53,3)</b>	<b>-6,8</b>
Ammortamenti e Svalutazioni	(538,0)	(523,8)	(14,2)	2,7
<b>Risultato Operativo (EBIT)</b>	<b>196,8</b>	<b>264,2</b>	<b>(67,5)</b>	<b>-25,5</b>

L'unità di *business* Passeggeri Regionale chiude l'esercizio con un risultato operativo di 196,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto al precedente esercizio (264,2 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia un decremento dell'ordine del 6,8%, passando da 788,0 milioni di euro del 2016 a 734,7 milioni di euro del 2017, dovuto principalmente a cause indipendenti rispetto alla gestione ordinaria (riduzione degli altri proventi per penali attive registrate nel 2016 e non ripetibili, per 28 milioni di euro, e regolarizzazioni di corrispettivi di anni precedenti per 20 milioni di euro).

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

	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Delta %</b>
<b>Ricavi Operativi (€/milioni)</b>	<b>2.774,2</b>	<b>2.751,5</b>	<b>0,83%</b>
Viaggiatori-km (milioni)	18.704	18.561	<b>0,77%</b>
Treni-km (migliaia)	155.579	156.175	<b>-0,38%</b>

I ricavi delle vendite e prestazioni del Trasporto Regionale registrano una crescita complessiva di 65,2 milioni di euro (+2,5%) rispetto al 2016. Tale incremento è riconducibile all'incremento dei ricavi da traffico passeggeri di circa 74,9 milioni di euro (pari al +8,96%) rispetto al precedente esercizio. 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 una diminuzione dei Treni-km pari al -0,38%, concentrato in massima parte in Lazio, Toscana, Calabria, Molise, Puglia e Veneto.

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 1.666,4 milioni) registrano un decremento, pari a circa 9,9 milioni di euro, essenzialmente dovuto alla regolarizzazione di anni precedenti. 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 ai Ministeri competenti e nel corso del secondo semestre 2017 un Gruppo di Lavoro costituito da personale del MIT, del MEF e di Trenitalia ha concluso la ricognizione dei servizi regionali rientranti nel perimetro del Contratto di Servizio in termini di produzione programmata e consuntivata dal 1 gennaio 2009 a tutto il 31 dicembre 2016 ed ha quantificato il relativo credito di Trenitalia. Per il 2017 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.

Gli altri ricavi mostrano un decremento di 42,5 milioni di euro, tale variazione è riconducibile principalmente alla riduzione delle penali attive verso fornitori per circa 28 milioni di euro, delle irregolarità di viaggio per 3,5 milioni di euro e dei *service* operativi per 4,9 milioni di euro.

I costi operativi della Divisione Trasporto Regionale ammontano a 2.039,5 milioni di euro e sono in aumento di circa 76,0 milioni di euro rispetto al precedente esercizio (pari a al 3,9%). Tale aumento è riconducibile al costo del lavoro per circa 18,6 milioni di euro (2,1%), prevalentemente riconducibile all'incremento del costo del personale a ruolo e agli altri costi netti per circa 57,5 milioni di euro (5,4%).

L'incremento degli Altri Costi al netto di quelli del Personale è dovuto prevalentemente all'effetto di alcuni fattori esogeni alla gestione quali:

- aumento del costo dell'energia elettrica pari a 9,6 milioni di euro (+28% rispetto al precedente esercizio) nonostante la diminuzione della produzione, per l'effetto del sensibile aumento del costo unitario che passa da 0,26€/tkm a 0,34€/tkm;
- incremento dei costi di pedaggio per 4,8 milioni di euro, nonostante la diminuzione della produzione, per effetto dell'aumento dell'IMU medio che passa da 2,54€/tkm a 2,58€/tkm ;

- maggiori costi di servizi accessori alla circolazione verso RFI dovuti all'introduzione del nuovo costo di sosta e parking del materiale rotabile per 9,9 milioni di euro e dell'aumento del costo per l'uso delle platee di lavaggio per 1,2 milioni di euro.
- maggiori costi legati al trasporto (pulizia, manovra, servizi sostitutivi, acquisto gasolio, provvigioni ai punti vendita) per circa 15 milioni di euro.

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Capitale circolante netto	630,7	411,5	219,2	53,3
Capitale immobilizzato netto	4.621,0	5.052,1	(431,1)	(8,5)
Altri fondi	(412,1)	(445,1)	33,0	-7,4
<b>Capitale Investito Netto</b>	<b>4.839,6</b>	<b>5.018,5</b>	<b>(178,9)</b>	<b>- 3,6</b>

Il Capitale Investito Netto si decrementa, rispetto al 31 dicembre 2016, di circa 178,9 milioni di euro principalmente per effetto della diminuzione del capitale immobilizzato (-278,9 milioni di euro) a seguito del trasferimento alla Direzione di Staff di alcuni compendi immobiliari dati a terzi in locazione, parzialmente compensato dall'incremento del Capitale circolante netto per la diminuzione dei debiti commerciali (+202 milioni di euro) dovuta principalmente all'andamento dei flussi connessi al minor volume di investimenti effettuati nel 2017 rispetto all'esercizio precedente.

## RISORSE UMANE

La consistenza del personale della Società ha raggiunto, alla fine dell'esercizio, 27.607 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

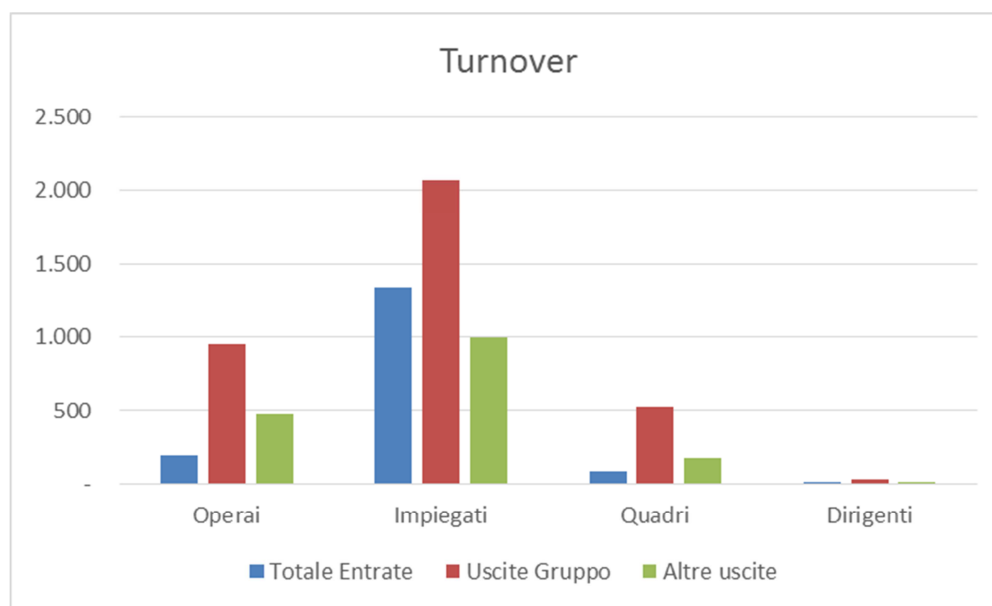
	<b>Addetti</b>	<b>Quadri</b>	<b>Dirigenti</b>	<b>Totale</b>
Consistenze al 31.12.2016	27.314	3.668	228	31.210
Incrementi	1.384	80	13	1.477
Decrementi	(4.336)	(707)	(37)	(5.080)
<b>Consistenze al 31.12.2017</b>	<b>24.362</b>	<b>3.041</b>	<b>204</b>	<b>27.607</b>

Le assunzioni hanno riguardato, escludendo i passaggi intersocietari, in particolare 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. Si segnala, inoltre, che in data 1 gennaio 2017 per effetto della scissione parziale del ramo d'azienda Cargo di Trenitalia in favore di Mercitalia Rail S.r.l., si è registrato il trasferimento di 3.117 dipendenti (addetti e quadri) e 15 dirigenti verso quest'ultima società.

Di seguito si riportano alcune informazioni qualitative afferenti alla ripartizione del personale per genere e fascia d'età, ed il *turnover*.

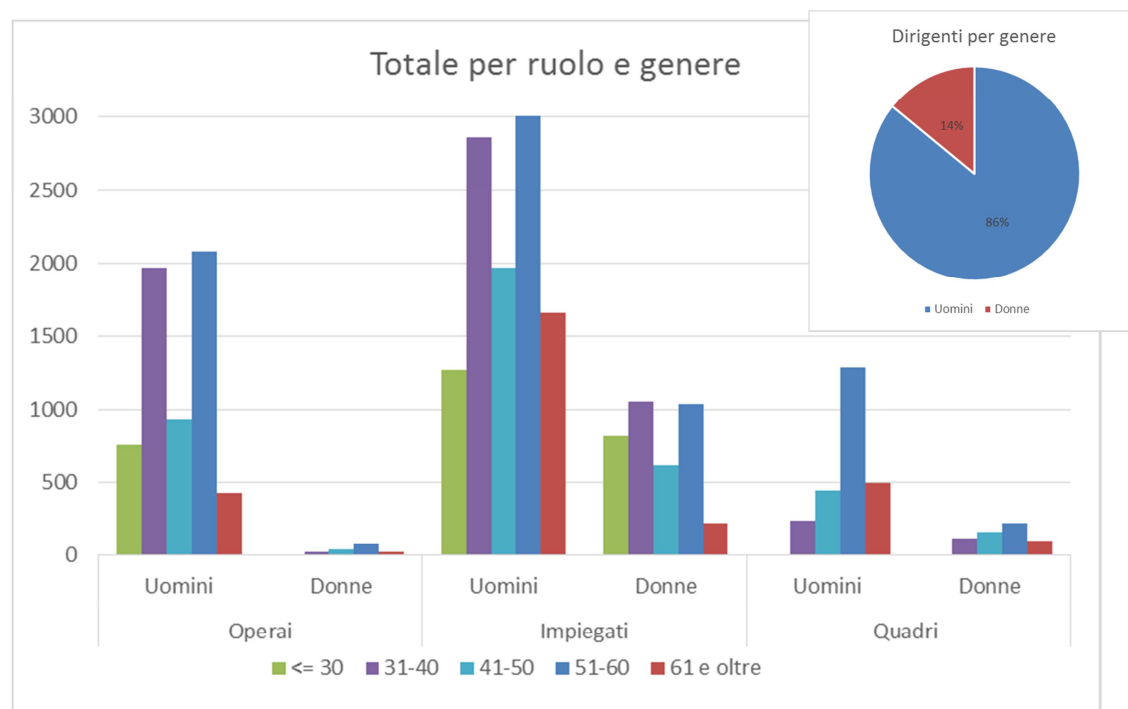
Di seguito si riporta il dettaglio del *turnover* per il 2017:

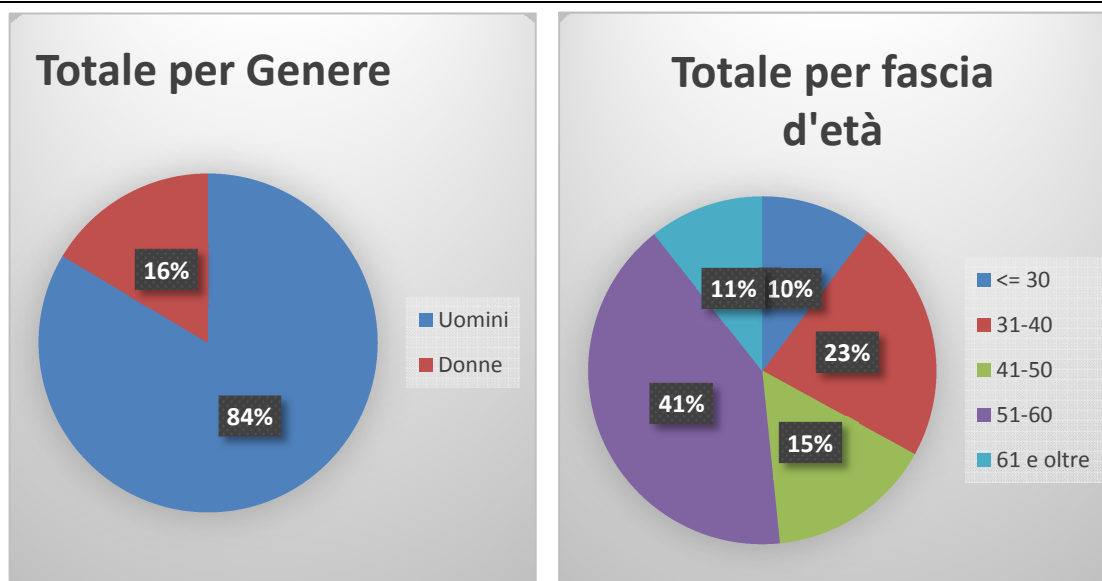
	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	<b>Totale</b>
<b>Consistenza 31/12/2016</b>	7.575	19.739	3.668	<b>30.982</b>	<b>228</b>	<b>31.210</b>
Assunzioni	194	1.182	7	<b>1.383</b>	-	<b>1.383</b>
Ingressi da altre società del Gruppo	1	6	5	<b>12</b>	5	<b>17</b>
Promozioni	-	149	68	<b>217</b>	8	<b>225</b>
<b>Totale Entrate</b>	<b>195</b>	<b>1.337</b>	<b>80</b>	<b>1.612</b>	<b>13</b>	<b>1.625</b>
Cessazioni	322	930	168	<b>1.420</b>	11	<b>1.431</b>
Uscite verso altre società del Gruppo	949	2067	530	<b>3.546</b>	26	<b>3.572</b>
Promozioni	148	68	9	<b>225</b>	-	<b>225</b>
<b>Totale Uscite</b>	<b>1.419</b>	<b>3.065</b>	<b>707</b>	<b>5.191</b>	<b>37</b>	<b>5.228</b>
<b>Consistenza 31/12/2017</b>	<b>6.351</b>	<b>18.011</b>	<b>3.041</b>	<b>27.403</b>	<b>204</b>	<b>27.607</b>
<b>Consistenza media a ruolo Anno 2017</b>	<b>6.494,3</b>	<b>17.938,3</b>	<b>3.180,9</b>	<b>27.613,5</b>	<b>203,0</b>	<b>27.816,5</b>



Di seguito si riportano alcune informazioni di dettaglio sulle consistenze del personale un'analisi del personale per fascia d'età e per genere:

Fascia d'età	Operai		Impiegati		Quadri		Dirigenti		Totale per Genere		
	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Uomini	Donne	Totale
<= 30	761	9	1.263	817	3	2			2.027	828	2.855
31-40	1.969	19	2.860	1.050	235	114	5	2	5.069	1.185	6.254
41-50	935	43	1.973	612	439	157	74	14	3.421	826	4.247
51-60	2.078	85	6.517	1.038	1.282	218	72	11	9.949	1.352	11.301
61 e oltre	428	23	1.658	224	493	98	24	2	2.603	347	2.950
<b>Totale a ruolo al 31/12/2017</b>	<b>6.171</b>	<b>179</b>	<b>14.271</b>	<b>3.741</b>	<b>2.452</b>	<b>589</b>	<b>175</b>	<b>29</b>	<b>23.069</b>	<b>4.538</b>	<b>27.607</b>
<b>Consistenza media a ruolo Anno 2017</b>	<b>6.294,3</b>	<b>200,0</b>	<b>14.305,8</b>	<b>3.632,5</b>	<b>2.568,3</b>	<b>612,7</b>	<b>174,4</b>	<b>28,6</b>	<b>23.342,8</b>	<b>4.473,8</b>	<b>27.816,5</b>





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.

Secondo gli accordi sottoscritti, 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. Nel corso dell'esercizio i progetti attivati hanno riguardato 180 risorse, mentre, nel corso del 2018 sono previsti ulteriori attivazioni per circa 250 risorse.

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

Il Piano della Formazione Trenitalia nel 2017 ha generato complessivamente 187.735 giornate uomo (166.000 gg/uomo nel 2016) con la partecipazione di circa 124.500 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 ed alla costruzione delle capacità industriali e manageriali per sviluppare la comunicazione e l'ascolto efficaci per questo.
- Favorire la diffusione delle norme e informazioni relative alla sicurezza sul lavoro e dell'esercizio, sviluppare la consapevolezza e la percezione del rischio nell'esercizio del proprio mestiere
- Dare sostegno allo sviluppo tecnico e professionale dei lavoratori, valorizzando le capacità ed il potenziale di ognuno
- Facilitare i processi di innovazione e cambiamento organizzativo in Trenitalia, attraverso l'attivazione di formazione ad integrazione di processi e competenze.

La formazione si è avvalsa di contributi Fondimpresa per un totale di 2,53 milioni di euro al netto delle perdite di carico collegate ai processi di rendicontazione e liquidazione delle attività, a copertura dei costi esterni pari a circa 1,95 milioni di euro.

In dettaglio, gli ambiti di intervento della formazione per Trenitalia nel 2017 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 sono state attivate iniziative a supporto delle riorganizzazioni in DPLH ed alla crescita di DPR. In particolare oltre al termine della formazione di orientamento al cliente rivolto a tutto il personale di esercizio del regionale (iniziata lo scorso anno) è stata attivata una survey con il proposito di verificare l'efficacia della formazione succitata e di sviluppare le nuove iniziative per il 2018. Il processo di crescita culturale della DPR è stato inoltre facilitato attraverso attività di team building orientate allo sviluppo del lavoro di squadra sia per le risorse del commerciale che per quelle degli acquisti.
- 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 2017 in particolare molte attività formative sono state finalizzate alla formazione del personale neoassunto nelle strutture di esercizio all'interno dei percorsi di apprendistato ed alla preparazione dei tutori a questi dedicati.
- 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 salute e sicurezza sul lavoro***

L'obiettivo di Gruppo e di Trenitalia è 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 confrontati con il corrispondente periodo dell'anno precedente;

- sensibilizzazione, monitoraggio ed analisi degli eventi infortunistici dichiarati da lavoratori plurinfortunati;
- in collaborazione con l'Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze della Sanità Pubblica e Pediatriche, nonché con la DR Piemonte si è provveduto ad implementare la valutazione del rischio nei confronti di batteri appartenenti al genere Legionella a seguito dell'emanazione nuove linee Guida Stato Regioni per il personale dipendente con particolare riferimento alle attività svolte a bordo treno, nonché durante le attività di manutenzione/pulizia dei rotabili negli impianti fissi e nelle attività connesse alla gestione delle acque utilizzate per il rifornimento idrico dei veicoli ferroviari;
- in ambito International Union Railways (UIC) è stato emesso in luglio la terza edizione del report degli infortuni sul lavoro che ha visto la partecipazione di 32 compagnie ferroviarie in rappresentanza di 22 paesi; tale attività è stata sviluppata dal gruppo di lavoro "statistics on accidents at work", coordinato da Trenitalia, che ha definito i criteri e la metodologia per la raccolta e gestione dei dati degli infortuni sul lavoro applicabile alle società ferroviarie europee.
- aggiornamento della procedura sulla gestione degli infortuni sul lavoro in cui sono state previste indagini più frequenti e tempestive al fine di analizzare le cause e circostanze; inoltre è previsto una gestione e monitoraggio più puntuale sugli infortuni occorsi al personale delle imprese appaltatrici;
- effettuazione di una "Campagna di sensibilizzazione e coinvolgimento dei lavoratori nella raccolta/analisi dei near miss" prevedendo uno specifico obiettivo aziendale di aumento delle segnalazioni di near miss registrati su sistema informatico SGI. Tale attività ha consentito di passare da 390 near miss nel 2016 a 767 nel 2017 (dati al 31/12/2017) centrando l'obiettivo aziendale previsto
- incontri presso gli impianti (progetto road show) tesi a sviluppare il senso di responsabilità individuale per la cultura della sicurezza;
- effettuazione dei Mystery audit: osservazione delle modalità con cui vengono svolte le attività lavorative in stazione da parte degli personale degli equipaggi e costituzione di una banca dati dei principali comportamenti scorretti ricorrenti.

Le varie attività messe in campo hanno consentito il raggiungimento degli obiettivi prefissati (- 2%) sulla riduzione dell'indice di incidenza, come rappresentato nella seguente tabella.

Tipologia	2017	2016	Variazione
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	698	861	-18,93 %
Indice di incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	25,10	27,44	-8,54 %
Di cui Numero infortuni mortali	0	2	-2

Viene quindi confermato il positivo trend di riduzione registrato negli ultimi anni che ha portato ad una riduzione del 43,6% dell'indice di incidenza nel 2017 rispetto al 2010.

---

## **POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA**

### **Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro**

Nel corso del 2017 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, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente sulle seguenti attività:

- rinnovo dei certificati di conformità alle norme ISO 14001, ISO 9001 e OHSAS 18001 relativi alla progettazione ed erogazione del servizio di trasporto di passeggeri;
- implementazione, attuazione e miglioramento costanti del Sistema di Gestione Integrato della Società, in particolare:
  - definizione degli Obiettivi Generali relativi al Sistema di Gestione Integrato che successivamente sono stati declinati per ogni livello organizzativo/processo aziendale interessato in materia di Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro;
  - emanazione e aggiornamento disposizioni operative concernenti il sistema e gli aspetti ambientali nonché di sicurezza sul lavoro (si citano ad esempio: Linee guida per l'emissione e la gestione del Documento di Analisi Ambientale e la VAAS, la gestione delle sostanze ozono lesive e dei gas fluorurati a effetto serra, la gestione del processo di monitoraggio e misurazione del Sistema di Gestione Integrato di Trenitalia, la gestione di alcune specifiche tipologie di rifiuti e delle merci pericolose, ecc.);
  - sviluppo di progetti formativi rivolti ad addetti 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 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 per l'anno 2018 è stata aggiornata tenendo conto dei seguenti due nuovi temi:

- Estensione dell'impegno sui temi dell'SGSE all'esercizio sia sulle linee del Gestore Infrastruttura RFI che sulle linee delle Reti rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 Luglio 2015,

- n. 112 e individuate dal Decreto 5 agosto 2016 sulle quali Trenitalia è autorizzata a circolare (o intende chiedere autorizzazione);
- Progressiva integrazione dell'SGSE con il Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e la Sicurezza sul Lavoro e per l'Energia, in un'ottica di semplificazione e ottimizzazione dei processi.

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 2017 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.

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 la nuova interconnessione Bivio Venezia – Bivio Navile (Linea AV/AC Milano – Napoli e relative interconnessioni) per la quale è stato anche aggiornato il Certificato di Sicurezza Parte B.

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, con riferimento all'esercizio sia sulle linee del Gestore Infrastruttura RFI che sulle linee delle Reti rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 e individuate dal Decreto 5 agosto 2016 sulle quali Trenitalia è autorizzata a circolare (o intende chiedere autorizzazione).
- Favorire la progressiva integrazione dell'SGSE con il Sistema di Gestione Integrato per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e la Sicurezza sul Lavoro e per l'Energia, in un'ottica di semplificazione e ottimizzazione dei processi.

L'impegno di Trenitalia sulla sicurezza prevede altresì lo scambio delle informazioni pertinenti in materia di sicurezza di esercizio e la cooperazione con i Gestori 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.

## La sostenibilità in Trenitalia

Trenitalia ritiene la qualità dei servizi erogati, la tutela dell'ambiente, la salvaguardia della salute, la sicurezza dei propri lavoratori e l'efficienza energetica elementi strategici nello sviluppo delle proprie attività.

L'impegno di Trenitalia nei confronti di queste tematiche è formalizzato nella "Politica Integrata per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e la Sicurezza a sul Lavoro e per l'Energia", documento che ispira tutte le azioni aziendali e definisce l'orientamento generale e la guida per soddisfare la propria missione e creare un vantaggio competitivo stabile che faccia leva sulle prerogative proprie del trasporto ferroviario, più favorevole all'ambiente e capace di incentivare una mobilità sostenibile.

### Ambiente

Le tematiche ambientali sono state seguite e gestite con costante attenzione nel corso dell'anno anche in coerenza con quanto indicato in materia ambientale nel Modello di Governo delle Ferrovie dello Stato Italiane. A tal proposito, nell'ambito del SGI, sono stati definiti specifici obiettivi ambientali (ad es. riduzione emissioni di CO2 e del consumo idrico, riduzione utilizzo prodotti pericolosi per attività manutentive, riduzione del consumo di carta e di toner, esecuzione di interventi di mitigazione del rischio di contaminazione del suolo, incremento del quantitativo di rifiuti inviati a recupero piuttosto che a smaltimento, ecc.). A seguire, si descrivono talune delle attività svolte con riferimento a specifici aspetti ambientali:

- **Immissioni acustiche:** Nel corso del 2017, la problematica - sempre più attuale sul territorio nazionale - è stata seguita con attenzione. In particolar modo sono state oggetto di approfondimento le attività emissive generate da IMC AV Milano, IMC AV Napoli, IMC Mestre, IMC Lecce, IMC Foggia e dalle attività di parking svolte presso taluni siti ferroviari ove operano la DR Liguria, DR Lazio, DP Bolzano e Trento. Il Politecnico di Torino ha provveduto ad eseguire nuove campagne di misura mirate all'aggiornamento del Piano di risanamento acustico dell'IMC AV Milano così come richiesto dal Ministero Ambiente e del Territorio e da ISPRA. Nel corso dell'anno è diventato operativo il contratto con Italcertifer per l'esecuzione di campagne di misura e l'effettuazione di valutazioni previsionali di impatto acustico a seguito di avvio di nuove attività o evoluzioni delle attività già svolte.
- **Scarichi idrici:** L'argomento relativo alla disciplina degli scarichi delle ritirate dei treni è stato oggetto di particolare attenzione da parte delle Strutture Centrali e Divisionali. In ambito DPLH: presso IMC AV MILANO, Esercizio AV, è stato attivato un nuovo depuratore chimico fisico/biologico.
- **Risorse idriche:** Presso l'IMC Bari, Esercizio IC, le indagini mirate alla valutazione dello stato delle reti idriche ha consentito di individuare ed eliminare una perdita della rete idrica e contemporaneamente si sono conclusi i lavori per l'installazione di nuova rete idrica. Nell'IMC Carrozze Torino è stato effettuato un monitoraggio costante dei consumi e sono state installate elettrovalvole per la chiusura automatica notturna delle reti. In generale, l'adozione di campagne di sensibilizzazione per un consumo razionale delle acque - in tutte le realtà industriali aziendali- nonché la contestuale adozione di interventi per ridurre gli sprechi e monitorare i consumi ed eventualmente eliminare talune perdite di rete hanno consentito di ridurre in termini assoluti i prelievi di acqua.
- **Bonifiche:** Nel corso del 2017 è proseguita l'attività di gestione delle problematiche connesse alla bonifica e messa in sicurezza dei siti contaminati presenti in azienda. Sono state monitorate le attività progettuali commissionate all'esterno, si è dato supporto tecnico alle gare per l'affidamento dei lavori di bonifica/messa in sicurezza, si è partecipato alle conferenze dei Servizi presso le Pubbliche

Amministrazioni e sono stati seguiti i lavori presso i cantieri durante le fasi delle attività operative. In particolare sono state riavviate le attività sul sito di Siracusa che erano state precedentemente sospese.

- Attività internazionali in ambito UIC: Trenitalia ha partecipato alle attività di ambiente e sicurezza sul lavoro pianificate per l'anno 2017 con particolare riferimento agli argomenti relativi al rumore ed alle vibrazioni.
- Emissioni di gas serra: sono stati definiti gli obiettivi ambientali 2017 e attribuiti alle Divisioni/Direzione per ridurre le emissioni in atmosfera (emissioni specifiche di CO2 derivanti dalle attività che si svolgono presso le officine di manutenzione rotabili ed emissioni specifiche di CO2 da trazione rispetto alle unità di traffico); per quanto riguarda il settore industriale aziendale coinvolto nella direttiva UE *Emission Trading* si segnala che nell'aprile del 2017, relativamente all'anno 2016, la Società ha provveduto a restituire al Ministero dell'Ambiente un numero di diritti ad emettere gas serra pari a 7.526 unità tramite accesso al Registro dell'Unione delle quote di CO2 e delle emissioni con una riduzione, pertanto, del 4,5% rispetto all'anno precedente. Sono state completate, inoltre, le attività di conversione di talune centrali termiche da gasolio a metano.
- Materie Prime: sono stati definiti obiettivi ambientali di riduzione dei consumi di carta e di utilizzo di sostanze pericolose nonché di sostituzione di quest'ultimi con prodotti a basso impatto ambientale. 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).

## Energia

I consumi energetici rilevati nell'anno 2017, segnano l'aumento dei consumi di metano per riscaldamento (+14,6%) e la diminuzione dei consumi di gasolio per riscaldamento (-15,4%).

La variazione relativa al metano per riscaldamento risente dei maggiori consumi dovuti ad un inverno mediamente più rigido del precedente e al passaggio a metano di alcune centrali termiche che hanno comportato, altresì, la diminuzione dei consumi di gasolio per riscaldamento; i consumi di gasolio si riducono anche per la chiusura di alcuni impianti.

Le principali iniziative di efficienza energetica condotte nell'anno 2017 sono state le seguenti:

- interventi di LED *relamping* presso gli impianti OMC Foligno, IMC AV Roma, IMC AV Napoli e numerosi altri interventi di entità minore presso altri impianti Trenitalia;
- avvio dei lavori di costruzione di impianti fotovoltaici presso le officine IMC AV Roma e OMC Napoli S.M. La Bruna e messa in esercizio dell'impianto di Firenze Osmannoro;
- approvazione delle richieste di investimento per l'installazione di LED, nastri radianti e impianti fotovoltaici per gli impianti OMC di Firenze, Foligno, Verona e Napoli;
- campagna di rilevazione delle fughe negli impianti di produzione e distribuzione di aria compressa in 4 impianti ed avvio delle conseguenti attività di risanamento;
- prosecuzione della campagna di diagnosi Energetiche avviata nel 2015 con esecuzione di ulteriori 10 diagnosi;



- emanazione degli aggiornamenti delle Linee Guida per la gestione delle Diagnosi Energetiche, per la gestione delle utenze elettriche aziendali, per la gestione dell'iter autorizzativo degli impianti fotovoltaici e il documento tecnico-gestionale dell'illuminazione. Emessi ex novo i documenti tecnico-gestionali sull'aria compressa e sul riscaldamento;
- sviluppo del sistema informatico per il monitoraggio dei consumi di energia elettrica e gas in Trenitalia;
- prosecuzione dell'attività di formazione del network dei referenti locali energia aziendali (RLE) e della campagna di sensibilizzazione negli impianti. Emissione, in 7 impianti aziendali, delle Istruzioni Operative per il risparmio energetico;
- approvazione da parte del GSE delle richieste di certificati bianchi per i nuovi treni regionali Pop e Rock;
- emissione del primo Green Bond di Ferrovie dello Stato Italiane per il finanziamento di "Pop e "Rock" e Freccia Rossa 1000, basato sull'efficienza energetica dei convogli.

### **Acqua**

I prelievi di acqua hanno subito una diminuzione del 5,0% legata in massima parte alla diminuzione dei prelievi per uso industriale conseguita grazie ad interventi di manutenzione e rifacimento delle reti idriche nonché all'installazione, in alcuni impianti manutentivi, di sistemi di chiusura automatica delle condotte.

Le principali iniziative condotte nell'anno hanno riguardato la definizione di obiettivi specifici per la riduzione del consumo idrico, la sensibilizzazione del personale, interventi manutentivi, di risanamento ed efficientamento delle reti idriche.

### **Rifiuti**

La produzione di rifiuti speciali ha subito nel complesso una riduzione del 5,9%, risultato combinato dell'aumento di rifiuti speciali pericolosi (+31,0%) – incrementati a seguito della demolizione di materiale rotabile e dall'intensificazione di attività manutentive legate all'Alta Velocità – e più significativa diminuzione di rifiuti speciali non pericolosi (-10,5%) dovuta alla conclusione di campagne di demolizione di rotabili fuori uso avviate nel 2016.

Le maggiori iniziative effettuate nel 2017 hanno riguardato la definizione degli obiettivi annuali di recupero dei rifiuti, dai quali sono scaturite le iniziative che hanno complessivamente portato al raggiungimento del target annuale.

### ***Green procurement***

È proseguito l'inserimento di requisiti ambientali all'interno dei criteri utilizzati per la selezione dei fornitori. Ai criteri di sostenibilità (es. certificazione Ecolabel, ISO 14001 ecc.) adottati nelle valutazioni delle offerte ricevute nelle gare svolte nel 2017 sono stati assegnati pesi percentuali variabili fra 1,4% e 47%, in aumento rispetto all'anno precedente i cui pesi percentuali variavano da 0,71% al 25%.

---

Nel corso dell'anno è stato emesso – da parte di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. – il primo "Green Bond". L'emissione obbligazionaria del valore di 600 milioni di euro sarà destinato al finanziamento degli acquisti dei nuovi treni regionali "Pop" e "Rock" e al rifinanziamento del treno AV "Frecciarossa 1000". Tale finanziamento ha potuto avvalersi dell'appellativo di "green" grazie alle clausole ambientali e di efficienza energetica sulla base delle quali i nuovi rotabili sono stati scelti.

### **Mobilità sostenibile**

Nel 2017 sono proseguite le seguenti partnership che promuovono l'utilizzo di modalità di trasporto a basso impatto ambientale per effettuare il 'primo e l'ultimo miglio' del proprio viaggio in maniera sostenibile.

- Treno e Car sharing: "Enjoy", servizio di car sharing gestito da Eni in partnership con Trenitalia e Fiat, disponibile in 5 città con la propria offerta composta complessivamente da oltre 2000 Fiat 500 presenti a Milano, Roma, Catania, Torino, Firenze.
- Treno e auto elettrica: servizio di noleggio di auto elettriche 'Ecorent', presente nelle stazioni di Roma, Bologna e Milano.
- Treno e bike sharing: collaborazione con gli operatori Clear Channel e Bicincittà presenti nelle città di Milano, Verona, Torino e altre decine di comuni italiani.
- Treno e cicloturismo: accordo con FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta – e con le strutture alberghiere "bike friendly" del network 'Albergabici'.

Nel 2017 è stata sottoscritta, inoltre, una nuova partnership per favorire la mobilità integrata 'door to door' e agevolare l'afflusso e il deflusso dalle stazioni ferroviarie con modalità di trasporto alternative all'auto privata. Con tale finalità, a settembre Trenitalia e Mytaxi - app leader in Europa nel settore delle chiamate taxi – hanno stipulato un accordo mirato a garantire agevolazioni ai viaggiatori che effettuano spostamenti in treno più taxi.

## INVESTIMENTI

L'ammontare degli investimenti realizzati nel corso del 2017 è pari a circa 940 milioni di euro, comprensivo della manutenzione straordinaria pari a circa 342 milioni di euro, il cui dettaglio, confrontato con i valori del 2016, è riportato nella tabella seguente:

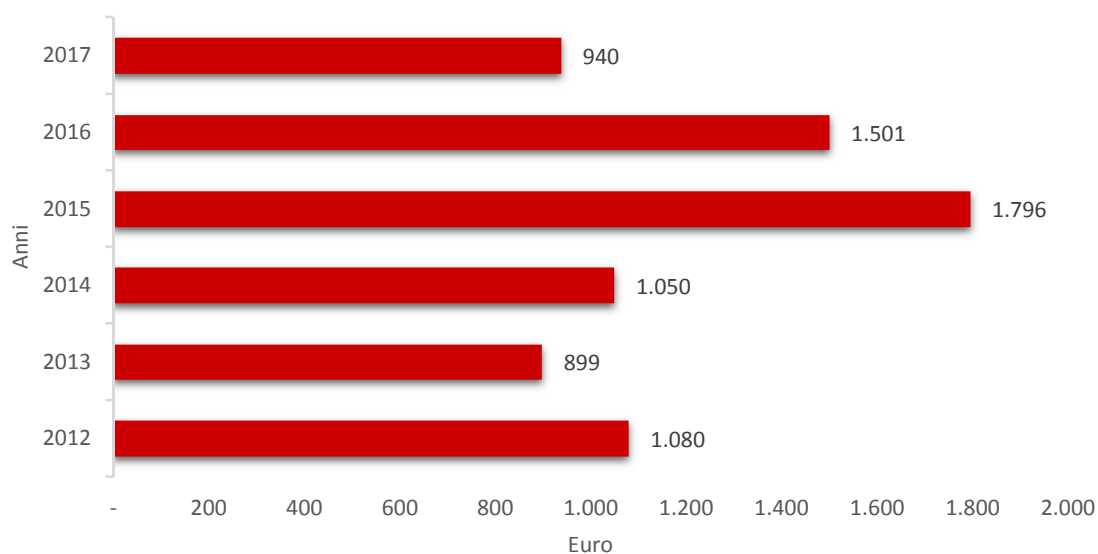
<i>(Importi in milioni di euro)</i>	2017	2016	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto	361	987	(626)	-173%
Revamping	90	70	19	22%
<b>Materiale Rotabile</b>	<b>451</b>	<b>1.047</b>	<b>(596)</b>	<b>-132%</b>
Tecnologie di bordo	11	12	(2)	-14%
Impianti & Altro	60	44	16	27%
Informatica	76	64	12	15%
Manutenzione Incrementativa	342	334	8	2%
<b>TOTALE *</b>	<b>940</b>	<b>1.501</b>	<b>(562)</b>	<b>-60%</b>

(\*) Il totale degli investimenti comprende anticipi contrattuali per un valore di 86 milioni di euro e recuperi di anticipi contrattuali corrisposti negli esercizi precedenti per circa 93 milioni di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti per acquisto di nuovo materiale rotabile e recuperi dovuti al completamento delle consegne.

Nel corso del 2017 sono state completate le consegne dei nuovi complessi ETR 1000 della Divisione Passeggeri *Long Haul* per l'ampliamento della flotta AV ed è stato avviato il progetto di acquisto di 17 convogli V250 in modo da realizzare un upgrade complessivo del servizio offerto. In ambito Trasporto Regionale sono state completate le consegne delle prime commesse relative ai convogli elettrici "Jazz" e diesel "Swing", delle carrozze DP "Vivalto" e sono state avviate le commesse per l'acquisto di nuovi convogli "Rock" e "Pop" destinati all' Emilia Romagna.

L'ammontare degli investimenti, al lordo delle manutenzioni straordinarie, realizzati nel periodo 2012-2017 sono riportati nel grafico seguente:

## Totale Investimenti



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

<i>(Importi in milioni di euro)</i>	2017	2016	Variazioni	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri Long Haul	228	630	(402)	-176%
Divisione Passeggeri Servizio Universale	71	21	50	70%
Divisione Passeggeri Regionale	218	455	(237)	-109%
Direzione Tecnica	28	23	5	17%
Direzione Sistemi Informativi	18	19	(2)	-10%
Staff	36	19	16	46%
Manutenzione Incrementativa DPLH	141	147	(6)	-5%
Manutenzione Incrementativa SUP	47	40	7	14%
Manutenzione Incrementativa DPR	153	145	8	5%
<b>TOTALE</b>	<b>940</b>	<b>1.501</b>	<b>(562)</b>	<b>-60%</b>

La diminuzione del valore degli investimenti della Divisione DPLH e della Divisione Passeggeri Regionale è da attribuirsi, rispettivamente, al completamento delle consegne degli ETR1000 e dei nuovi complessi elettrici "Jazz", dei complessi diesel "Swing" e delle carrozze Doppio Piano per i treni "Vivalto". Mentre, rispetto al 2016, si registra un incremento degli investimenti nella Divisione Passeggeri Servizio Universale pari a circa 50 milioni di euro.

**Divisione Passeggeri Long Haul:**

Gli investimenti hanno riguardato principalmente l'acquisto di 17 convogli V250 per circa 0,2 milioni di euro.

Proseguono gli investimenti per incrementare l'offerta di posti a sedere per alcuni elettrotreni AV "Frecciarossa 1000" sulla dorsale AV Torino-Napoli (3,4 milioni di euro), prevedendo l'utilizzo della flotta ETR1000 in doppia composizione. Al 31 dicembre 2017 sono in esercizio 49 ETR Frecciarossa 1000.

Sono stati avviati gli interventi necessari ad adeguare il sistema di protezione dagli incendi sulle carrozze Intercity con la realizzazione di un impianto di spegnimento automatico.

In corso gli interventi di ristrutturazione negli impianti di Napoli, Milano Martesana e Torino Smistamento, con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare le attività di manutenzione sulla flotta AV.

In ambito ICT le attività hanno riguardato principalmente i sistemi di *Revenue Management*, l'evoluzione dei processi di reporting relativi ai palmari per il personale di bordo e la piattaforma CRM (*Customer Relationship Management*) per un valore pari a circa 0,9 milioni di euro.

**Divisione Passeggeri Servizio Universale:**

Le attività hanno riguardato l'upgrade delle locomotive E402A in E401 (circa 4 milioni di euro) e la trasformazione di carrozze rimorchiate in Z1 semipilota (circa 42 milioni di euro) e il revamping di carrozze Intercity (circa 12 milioni).

Sono iniziati gli interventi di upgrade dei sistemi tecnologici di bordo sulle locomotive E401, locomotive E402 e E403 e l'installazione di ERTMS sulle semipilota per effettuare i servizi commerciali sulla linea DD Firenze-Roma (circa 0,5 milioni).

**Divisione Passeggeri Regionale:**

Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 6 Swing (circa 19 milioni di euro) ed è stato autorizzato l'acquisto di 27 Swing, di cui 13 sono in opzione, da destinare alle regioni Toscana, Marche, Molise, Basilicata, Sardegna e Sicilia.

Proseguono le consegne delle carrozze doppio piano - Vivalto per un valore pari a circa 65 milioni di euro.

Nel corso dell'anno, come anticipato in premessa, sono state avviate le commesse per l'acquisto di 39 convogli elettrici alta capacità (circa 34 milioni di euro) e 47 convogli media capacità (circa 14 milioni di euro) da destinare all'Emilia Romagna.

Sono proseguite le consegne di convogli elettrici "Jazz" che hanno registrato un incremento di circa 19 Milioni di euro.

Con l'obiettivo del continuo miglioramento del servizio per la clientela, sono proseguite le attività di revamping e restyling. Le azioni di restyling hanno riguardato le flotte Minuetto e Vivalto, al fine di garantire il pieno rispetto delle norme ambientali e di sicurezza. In questo contesto si collocano gli interventi di adeguamento del sistema antincendio sulla flotta Minuetto. Gli investimenti hanno anche interessato l'adeguamento tecnologico sulle carrozze Vivalto sui treni TAF per circa 4 milioni di euro e sui treni Minuetto.

E' stato autorizzato il progetto di potenziamento dell'impianto di Verona per la manutenzione a treno completo, che consentiranno di risparmiare i costi di gestione e locazione degli impianti rilasciati e di ridurre il numero delle risorse impiegate nelle operazioni di manovra e manutenzione (circa 0,6 milioni di euro). Proseguono gli interventi nel reticolo manutentivo Veneto, in particolare continua il potenziamento dell'impianto IMC di Mestre.

Continuano gli sviluppi sui nuovi canali di vendita per un valore pari a circa un milione di euro.

**Direzione Tecnica:**

Avviati gli interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici e l'installazione di impianti di illuminazione energetica a Led presso lo stabilimento di Firenze Osmannoro, Foligno e Verona, con l'obiettivo di ridurre i consumi e i costi di manutenzione.

**Investimenti trasversali:**

Nell'ambito della tipologia informatica si riportano nel seguente elenco i progetti relativi alla "mobilità integrata" e la "*digital travel experience*", alla piattaforma di produzione, di vendita e dei sistemi a supporto dei processi di reporting e di amministrazione:

- è stato avviato il "Crash Program Informatica", un insieme di iniziative afferenti alle aree Infrastruttura, *Compliance*, *IT Governance* e Sicurezza Piano Industriale FS che consentiranno di predisporre strumenti di *IT Governance* in grado di tracciare la struttura dell'organizzazione Trenitalia, i suoi processi operativi e di controllo, i sistemi informativi a supporto, i flussi informativi, le tecnologie utilizzate, con lo scopo di consentire il monitoraggio e il governo dei rischi operativi e della qualità di dati, la direzione dell'evoluzione strategica del parco applicativo (supporto alle decisioni) e l'efficiamento dei processi (circa 3 milioni di euro);
- sono stati realizzati investimenti, insieme allo sviluppo di nuovi processi manutentivi, per adeguare, modificare ed evolvere i sistemi di controllo di gestione al fine di poter misurare gli effetti economici delle nuove iniziative intraprese e accompagnare le scelte manageriali con un insieme di strumenti a supporto (circa 3 milioni di euro);
- Proseguono le attività di realizzazione del nuovo sistema di "*Dinamic Maintenance Management System*" per l'efficiamento del processo manutentivo attraverso attività predittive;

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

	<b>Nuovo Materiale Rotabile</b>	<b>Revamping</b>
	<b>n. mezzi</b>	<b>n. mezzi</b>
<b>Locomotive</b>	-	<b>41</b>
<b>Passeggeri Long Haul</b>	-	3
<b>Regionale</b>	-	38
<b>Carrozze/Carri</b>	<b>41</b>	<b>193</b>
<b>Passeggeri Long Haul</b>		
• Intercity IC 270		39
• Z1 semipilota		27
<b>Regionale</b>		
• Doppio Piano	41	69
• MD Media Distanza	-	56
• Piano Ribassato		2
<b>Convogli/Complessi</b>	<b>21</b>	<b>70</b>
<b>Passeggeri Long Haul</b>		
• Frecciarossa (ETR 1000)	8	
<b>Regionale</b>		
• Treni Jazz	3	
• Treni Swing	6	
• Treni Flirt	4	
• Treni TAF	-	17
• Treni Minuetto	-	53

**La flotta Trenitalia**

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti nel 2017, risulta così composta:

**Parco Rotabili Operativo al 31.12.2017**

<b>Categoria</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Unità</b>
Trainante	Locomotive Elettriche	910
Trainante	Locomotive Diesel	93
<b>Totale trainante</b>		<b>1.003</b>
<b>Mezzi Leggeri</b>	Elettrici (Ale, Le) Diesel (Aln, Ln)	<b>602</b>
Complessi	TAF	88
Complessi	Treni Minuetto	203
Complessi	Treni Jazz	77
Complessi	Treni Flirt	6
Complessi	Treni Swing	32
Convogli	Elettrotreni	155
<b>Totale convogli/complessi</b>		<b>561</b>
<b>Mezzi di Manovra</b>	Locomotive/Automotori Diesel	<b>198</b>
Trainato	Carrozze Viaggiatori e Speciali	5.262
<b>Totale trainato</b>		<b>5.262</b>



## FATTORI DI RISCHIO

### *Rischi di business*

I principali rischi di *business* di Trenitalia S.p.A Italiane sono legati: i) alla concorrenza derivante dall'apertura dei mercati di riferimento; ii) alla gestione finanziaria legata ai rapporti con entità pubbliche, sia in termini di incassi dei crediti che di finanziamento degli investimenti collegati a concessioni di breve durata, ed infine; iii) allo scenario normativo di riferimento talune volte rivelatosi instabile. Nel seguito i dettagli.

Con riferimento all'operatore concorrente sul segmento dell'Alta Velocità, i rischi di *business* sono valutati e monitorati su base continuativa anche in relazione alle strategie di volta in volta poste in essere dal *competitor*. I rischi inclusi nella valutazione complessiva sono funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli dei prezzi. Questi ultimi, se utilizzati al fine di consentire acquisizione di quote di mercato addizionali, potrebbero comportare riflessi sul livello di redditività del segmento.

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

L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. 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 del 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 tecnologica dei nuovi mezzi dovrà consentire la progressiva velocizzazione di alcuni segmenti delle tratte AV permettendo quindi al Gruppo di possedere un importante fattore di successo che è componente utile a mitigare parte dei rischi di *business*. Parimenti l'evoluzione dei canali di vendita supportata dall'evoluzione tecnologica costituirà altro elemento di vantaggio competitivo.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale (TPL) su ferro, 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. La Società mitiga tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie in generale e soprattutto verso il settore pubblico valutando, di volta in volta, le azioni – anche legali – da intraprendere per assicurare la regolarità delle fonti finanziarie. E' anche utile ricordare che la natura dei crediti e il *rating* di Gruppo consentono di tamponare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito a tassi competitivi. Inoltre i contratti firmati con le Regioni italiane 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 futuro di importanti segmenti del trasporto locale su ferro. In attesa dell'avvio delle gare, molte Regioni, nel medio periodo, hanno rinnovato i contratti

con Trenitalia SpA per periodi di sei anni e oltre, altre per periodi inferiori. Alcune stanno negoziando contratti ponte. Tale situazione pone la stessa Trenitalia SpA in condizione di stabilità, nel medio periodo, rispetto ai suoi piani. Inoltre tutti gli investimenti effettuati a valle dei contratti di servizio vigenti con le Regioni hanno clausole "put" a favore di Trenitalia SpA. 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 TPL potrebbe inoltre essere modificato (ad esito delle gare e, quindi, nella gestione del passaggio tra un operatore ed un altro) in alcune modalità che riguardano il trasferimento al subentrante di quelle che sono state definite come *essential facilities* dalla normativa Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

Venendo invece allo scenario normativo di riferimento, si ricorda che negli ultimi esercizi si sono susseguite diverse norme e/o regolamenti che hanno inciso sull'operatività del *business* e, attualmente, sono in corso di definizione ulteriori aspetti del quadro normativo di riferimento del settore elettrico che potrebbero comportare la necessità di implementare azioni di prevenzione e gestione dei potenziali effetti. In ogni caso per mitigare tali tipologie di rischi la Società si fa parte attiva nel seguire le evoluzioni normative, dialogare con le autorità competenti per dare il proprio contributo tecnico alle consultazioni di volta in volta richieste e, come in precedenza specificato, adire le vie legali, se ritenuto necessario, per tutelare gli interessi della Società e della collettività.

### ***Rischi operativi***

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

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione e della costruzione dei rotabili, è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza dell'intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento. La Società mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre quelle tecniche, includono anche valutazioni di tipo economico-finanziario.

Per quanto riguarda invece la sicurezza, si segnala che gli *standard* 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 Nazionale di Lavoro. Il rischio operativo derivante a potenziali violazioni contestate riferite alla sicurezza sul lavoro è attentamente monitorato dal Vertice 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 di compliance, legali e contrattuali***

Le aree di *business* in cui opera la Società sono fortemente regolate a livello nazionale e internazionale, esponendo di fatto la Società a un rischio di *compliance* normativa monitorato attraverso specifici presidi. Nel corso dell'ultimo anno, al fine di rafforzare ulteriormente il sistema dei controlli, è stato costantemente monitorato l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle *best practices* nazionali ed internazionali. In considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei mercati in cui operano la società, è stato intrapreso un percorso per permettere alla Società di avviare un programma di *compliance antitrust* per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi cd "*antitrust*" connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza e all'esecuzione di pratiche commerciali scorrette. In continuità con la precedente gestione degli aspetti legati a *privacy* e protezione dei dati, il Gruppo si sta preparando all'entrata in vigore del Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation* – GDPR) attraverso la predisposizione di un registro informatizzato dei trattamenti, la valutazione dei rischi connessi alla violazione della libertà e dei diritti delle persone, e all'istituzione della figura del *Data Protection Officer*. I rischi legali e contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali ad esempio fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono ad oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di verifica. Il rischio residuale, dopo le opportune azioni di mitigazione e gli stanziamenti eventualmente effettuati, rientra nei limiti ritenuti accettabili in considerazione dell'operatività aziendale.

Con riferimento invece ai rischi di credito, di liquidità di mercato in termini di prezzo, 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

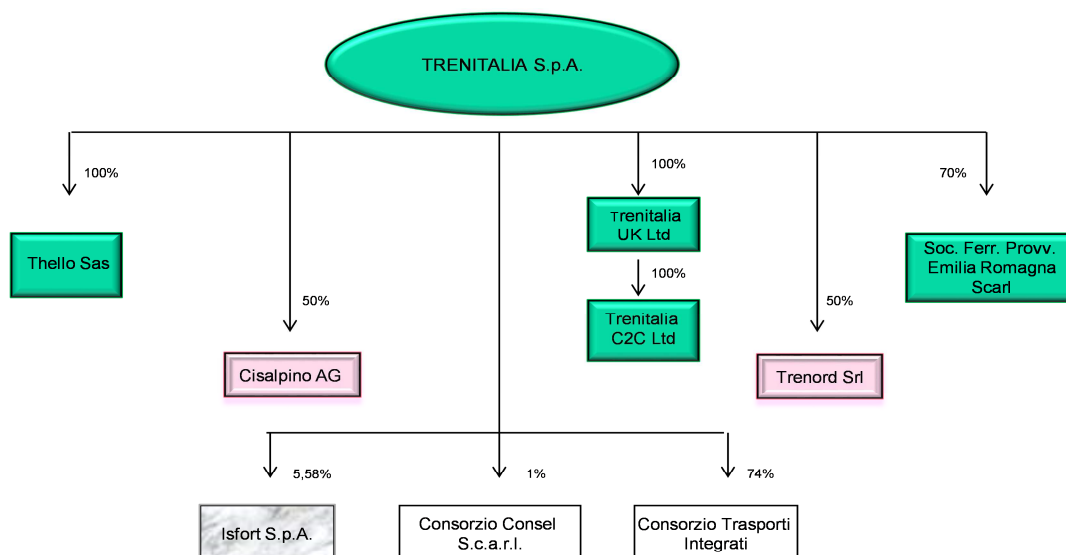
**RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**

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 2017 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



## ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2017 di Trenord S.r.l., Thello S.a.s. e Trenitalia UK Ltd.

### Trenord S.r.l.

*(importi in €/000)*

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Ricavi operativi	804.319	766.199
Costi	(726.771)	(690.014)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>77.548</b>	<b>76.185</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(60.866)	(57.352)
<b>Risultato operativo</b>	<b>16.683</b>	<b>18.832</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	1.600	(572)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>18.283</b>	<b>18.260</b>
Imposte sul reddito	(7.761)	(9.064)
<b>Risultato netto</b>	<b>10.522</b>	<b>9.196</b>

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

Anche nel 2017 Trenord, su richiesta di Regione Lombardia, ha incrementato il programma d'esercizio: la produzione si è infatti assestata a 42,0 mln di treni-Km (41,6 nell'anno precedente).

La puntualità dell'84,2% è stata condizionata dalla vetustà di buona parte della flotta (circa il 40%), che ha risentito dei climi estremi dell'estate di quest'anno; ciò nonostante, il ritardo medio ponderato è sceso da 4,1 al 3,7 minuti e le soppressioni sono calate del 5%.

La Regione Lombardia ha "fatto suo" il Piano Investimenti allestito da Trenord, da 1,6 MLD di Euro. Il Piano è interamente dedicato all'acquisto di 161 nuovi treni: i primi arriveranno entro il 2020. A tale piano si aggiunge quello di Trenord, approvato dal Consiglio di Amministrazione nel mese di ottobre, che innesta ulteriori 400 Milioni di Euro di investimenti in revamping e attività manutentiva: un ulteriore impegno diretto dell'Azienda per ammodernare ed adeguare i mezzi più vecchi, che hanno più di 35 anni, alle esigenze della propria clientela.

Nel 2017 la società registra un Risultato Netto di 10,5 milioni di euro, in aumento di 1,3 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. I ricavi operativi sono in forte crescita. Il margine operativo lordo è pari a 77,5 milioni di euro, in aumento rispetto al 2016 (+ 1,4 mln €), mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 16,7 milioni di euro. La consistenza del personale della Società alla fine dell'esercizio 2017 è pari a 4.109 unità.

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 costante e attenta azione di razionalizzazione 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. Trenord quindi si configura come un'azienda solida, in grado di progettare le grandi sfide di domani senza perdere di vista le aspettative di oggi.

Si segnala infine che il giorno 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello, si è verificato un incidente ferroviario che ha interessato il treno regionale n. 10452 di Trenord - in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi che ha causato vittime e feriti. Allo stato attuale non sono stimabili eventuali passività a carico della Società.

## Thello S.a.s.

(importi in €/000)

	2017	2016
Ricavi operativi	40.778	37.564
Costi	(47.585)	(52.692)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>(6.807)</b>	<b>(15.128)</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(1.101)	(126)
<b>Risultato operativo</b>	<b>(7.908)</b>	<b>(15.254)</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	174	(280)
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>(7.734)</b>	<b>(15.534)</b>
Imposte sul reddito	(15)	(416)
<b>Risultato netto</b>	<b>(7.749)</b>	<b>(15.950)</b>

Nel corso dell'esercizio 2017 Thello ha servito 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.

Dopo il pesante clima di tensione per i noti fatti legati al terrorismo internazionale che ha coinvolto Parigi, Bruxelles e, per finire, Nizza del 2016 e a seguito di una sfidante politica commerciale messa in atto nel corso del 2017 i ricavi operativi sono aumentati di circa 3,2 milioni di euro.

I costi operativi diminuiscono rispetto al 2016 principalmente per effetto delle rettifiche da parte del gestore dell'infrastruttura del costo dell'energia per circa 1,5 milioni di euro, riduzione del costo di noleggio del materiale rotabile del treno notte acquistato da Trenitalia per 0,7 milioni euro, minor costi per servizi bordo treno effettuati da nuovi fornitori per circa 1 milione di euro.

L'incremento degli ammortamenti è dovuto all'acquisto del materiale rotabile da Trenitalia per servizio treno notte per 8 mln di euro.

La società chiude l'esercizio con un risultato negativo di 7,8 milioni di euro. Si precisa che è in corso di perfezionamento l'aumento di capitale sociale per circa 9 milioni di euro per ripianare le perdite cumulate; per quanto attiene l'evoluzione prevedibile della gestione nell'esercizio 2018 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. Inoltre è previsto lo sviluppo dei canali di vendita, nonché l'efficienza industriale con interoperabilità ed ottimizzazione delle tracce. Tutte azioni che consentiranno, secondo le previsioni effettuate, alla società di raggiungere un sostanziale pareggio entro il 2020.

## Trenitalia UK Ltd.

(importi in €/000)

	<b>2017</b>
Ricavi operativi	506
Costi	(2.845)
<b>Margine Operativo lordo</b>	<b>(2.339)</b>
Ammortamenti/svalut./acc.ti	-
<b>Risultato operativo</b>	<b>(2.339)</b>
Proventi ed Oneri Finanziari	2.595
<b>Risultato prima delle imposte</b>	<b>256</b>
Imposte sul reddito	-
<b>Risultato netto</b>	<b>256</b>

Nel corso del mese di febbraio 2017 si è perfezionato l'aumento di capitale sociale di 13 milioni di sterline della partecipata Trenitalia UK, funzionale alla sottoscrizione dell'accordo con National Express Group PLC per l'acquisizione della totalità delle azioni della società NXET Trains Limited (National Express Essex Thameside) ridenominata, poi, Trenitalia c2c. Tale acquisizione è stata realizzata da Trenitalia UK per 73 milioni di sterline ed è stata finanziata attraverso il suddetto aumento di capitale sociale e la concessione di un finanziamento della Capogruppo di 60 milioni di sterline. La controllata C2C ha un volume d'affari annuo di circa 200 milioni di euro, 600 dipendenti e una flotta in locazione di 74 convogli Bombardier ed è gestore del franchise c2c (City to Coast) che effettua i collegamenti tra la capitale inglese e Shoeburyness, sulla costa orientale nella regione del South Essex.

In data 1° marzo la First-Trenitalia East Midlands Rail Limited, la *Joint Venture* tra First Group e Trenitalia UK, è stata inserita dal Dipartimento dei Trasporti Inglese nella *short list* per la gara per il *franchise* ferroviario delle *East Midlands*. Inoltre il 22 giugno Trenitalia UK è stata selezionata dal Dipartimento per i Trasporti Inglesi tra i finalisti della gara per il franchise South East. Questa è stata la prima gara a cui Trenitalia UK ha partecipato da sola dopo aver ottenuto nel dicembre 2015 il *passport (PPQ)*, prequalifica che permette di

partecipare alle gare pubbliche inglesi per l'assegnazione della gestione dei servizi ferroviari nel mercato del Regno Unito. Quasi contemporaneamente Trenitalia UK, in *joint venture* con First Group, è stata individuata finalista per l'assegnazione del *franchise West Coast* che comprende gli attuali servizi *InterCity* tra Londra, Manchester, Liverpool, Preston, Edinburgo e Glasgow.

Il risultato dell'esercizio, sostanzialmente in pareggio, è l'effetto dei costi operativi sostenuti per la partecipazione alle gare, compensati dal dividendo ricevuto dalla controllata Trenitalia C2C.

## AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2017 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 di maggior rilievo in essere al 31 dicembre. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, 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. 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 2017 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;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre 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 sono riportati nelle Note al bilancio cui si fa integrale rinvio.

### ***Procedimenti Penali 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 relativo all'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009. In data 31 luglio 2017 è stata depositata la sentenza del cui dispositivo è stata data lettura il 31 gennaio 2017. Sia le persone fisiche che la società hanno proposto impugnazione innanzi alla Corte di Appello di Firenze. Il 31 gennaio



2017, si era 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.

- 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.

All'ultima udienza, tenutasi il 15 novembre 2017, il Giudice ha sciolto la riserva sulle questioni preliminari stabilendo, tra l'altro, che sussiste la legittimazione astratta del Comune di Milano sufficiente per costituirsi parte civile per danni patrimoniali e non, la cui configurabilità concreta richiederà poi una valutazione nel merito dell'esito del dibattimento. E' stata dichiarata l'apertura del dibattimento e si è proceduto alle richieste istruttorie. La prossima udienza è stata fissata per il 4 maggio 2018.

- 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. Conseguentemente la società è stata citata in giudizio con prossima udienza già fissata il prossimo 14 maggio.
- 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", allorché 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. La sentenza è stata depositata in 9 maggio 2017 e, al momento, nessun atto è stato notificato alla Società a seguito di tale decisione.
- 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. A seguito della richiesta di rinvio a giudizio depositata dal Pubblico Ministero, nei confronti delle menzionate persone fisiche e della Società, è iniziata la fase dell'udienza preliminare. Nel corso dell'udienza del 26 settembre 2017 il difensore di Trenitalia ha preliminarmente depositato numerosi documenti per dare conto di come la Società (e con essa la Direzione Regionale Toscana) si fosse dotata ante factum di un efficace Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n.231/2001. Nonostante ciò, dopo un'approfondita discussione sul merito delle diverse imputazioni, il Giudice dell'Udienza Preliminare ha rinviato tutti a giudizio per la data del 10 novembre 2017 davanti alla I Sezione Penale, in composizione monocratica, del Tribunale di Firenze. Nel corso della prima udienza dibattimentale il Giudice ha rilevato, in via preliminare, l'omessa notifica del decreto che dispone il giudizio a Trenitalia, quale ente incolpato ed D.lgs.231/2001, ed ha pertanto rinviato il processo ad una nuova udienza fissata per il 26 gennaio 2018, disponendo contestualmente la notifica dell'atto in questione alla Società presso la sua sede legale. Anche la prossima udienza sarà per conseguenza il c.d. smistamento, ossia si procederà soltanto alle richieste e alla ammissione delle prove e si individuerà una successiva data per l'inizio della fase istruttoria.

### ***Casi UE***

Come già riportato in precedenti bilanci, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179) e;
2. alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mercitalia Logistics SpA). In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 – 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, nel corso della ultima parte del 2017 la Commissione europea ha ripreso l'esame di entrambi i dossier. In considerazione pertanto dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, nonché avvalendosi di pareri espressi da legali esterni indipendenti, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti, che: i) con riferimento al caso SA 32179 l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti principalmente patrimoniali derivanti dalla riallocazione di *asset* all'interno del Gruppo FS; ii)

riguardo al caso SA 32953, si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale, oltre che di effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto.

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

Nel 2017 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" (Modello 231), 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, con particolare riferimento alla necessità di aggiornamento del corpo delle procedure che disciplinano i processi analizzati.

L'Organismo di Vigilanza ha promosso, nel corso dell'anno, interventi formativi e di diffusione della conoscenza del Modello 231. L'attività formativa è stata erogata tramite corsi in modalità e-learning, che hanno coinvolto sia dipendenti sia dirigenti della Società. Con la finalità di massimizzare la diffusione in azienda della conoscenza del D. Lgs 231/2001 e del Modello 231 di Trenitalia, è stato realizzato un opuscolo informativo, di facile consultazione, da distribuire capillarmente alla popolazione aziendale, con particolare riguardo ai dipendenti non raggiungibili attraverso lo strumento formativo e-learning (personale che opera a bordo treno e personale operaio dell'area manutenzione). L'opuscolo è stato inoltre pubblicato, a Gennaio 2018, sul portale intranet aziendale.

Alla luce delle novità apportate dagli interventi legislativi susseguiti nel corso dell'anno 2017, in data 27 novembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia, su proposta dell'Organismo di Vigilanza, ha deliberato l'avvio dell'attività di aggiornamento del Modello 231.

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

La Società, nel corso del 2017 non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

## **EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE**

Nel corso del 2018 il vertice aziendale e il *management* di Trenitalia sarà impegnato a consolidare le *performance* registrate nel 2017 e al lancio del nuovo Piano industriale 2018-2023 che si focalizzerà sull'efficientamento industriale dei processi operativi *core* da un lato, e sulla competizione nazionale e internazionale dall'altro.

In relazione al mercato AV Trenitalia, per fronteggiare il *competitor* sempre più aggressivo, ha messo in campo azioni più robuste in termini di nuova offerta, puntando su qualità del servizio e *pricing*, mentre sul mercato del trasporto regionale, si appresta a gestire e a sottoscrivere i nuovi contratti di servizio, e a partecipare a pieno titolo alle sfide che deriveranno da quelle regioni per le quali è in corso di definizione la strategia sul trasporto pubblico locale.

Nel corso del 2018 saranno autorizzati consistenti investimenti per l'acquisto del nuovo materiale rotabile per il trasporto locale in ragione dei nuovi contratti di servizio sottoscritti dalle regioni, che si attestano a circa 1,02 miliardi di euro, pari a 144 nuovi convogli Pop e Rock.

Persiste la mancata definizione finanziaria di alcune prestazioni fornite alla Pubblica Amministrazione che implica un ormai fisiologico e strutturale disequilibrio di cassa tale da comportare il ricorso a ulteriori fonti di finanziamento con indubbio aggravio in termini di oneri finanziari.

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

## Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2017	31.12.2016
<b>Attività</b>			
Immobili, impianti e macchinari	(5)	9.296.758.637	9.633.413.472
Attività immateriali	(6)	150.888.779	129.674.105
Attività per imposte anticipate	(7)	92.602.188	99.749.379
Partecipazioni	(8)	57.468.542	49.462.022
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(9)	1.356.258	1.961.741
Altre attività non correnti	(10)	74.179.168	14.788.548
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>9.673.253.572</b>	<b>9.929.049.267</b>
Rimanenze	(11)	559.258.465	584.436.195
Crediti commerciali correnti	(12)	1.610.829.254	1.373.093.913
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(9)	19.324.570	3.133.577
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(13)	39.871.039	38.693.450
Crediti tributari	(14)	179.290	6.986.026
Altre attività correnti	(10)	146.814.643	353.780.694
<b>Totale attività correnti</b>		<b>2.376.277.261</b>	<b>2.360.123.855</b>
<b>Totale attività possedute per la vendita</b>	(15)	-	<b>633.249.771</b>
<b>Totale attività</b>		<b>12.049.530.833</b>	<b>12.922.422.893</b>
<b>Patrimonio netto</b>			
Capitale sociale	(16)	1.417.782.000	1.654.464.000
Riserve	(16)	229.252.169	223.411.183
Riserva di valutazione	(16)	(155.818.812)	(175.520.774)
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	619.941.141	508.962.378
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	276.241.638	116.819.751
<b>Totale Patrimonio Netto</b>		<b>2.387.398.136</b>	<b>2.328.136.538</b>
<b>Passività</b>			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	5.226.225.390	4.622.359.654
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	708.129.875	767.764.749
Fondi rischi e oneri	(19)	126.272.770	108.583.420
Passività per imposte differite	(7)	91.681.178	89.929.246
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	17.482.623	46.240.765
Altre passività non correnti	(21)	1.067.305	756.261
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>6.170.859.141</b>	<b>5.635.634.095</b>
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	(17)	1.294.695.897	1.889.222.389
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	4.460.745	4.461.630
Debiti commerciali correnti	(22)	1.206.612.857	1.821.487.933
Debiti per imposte sul reddito	(23)	9.829.957	-
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	439.659.615	265.536.466
Altre passività correnti	(21)	536.014.485	604.100.461
<b>Totale passività correnti</b>		<b>3.491.273.556</b>	<b>4.584.808.879</b>
<b>Totale passività possedute per la vendita</b>	(15)	-	<b>373.843.381</b>
<b>Totale passività</b>		<b>9.662.132.697</b>	<b>10.594.286.355</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>		<b>12.049.530.833</b>	<b>12.922.422.893</b>

## Conto economico

(Euro)	Note	2017	2016
<b>Ricavi e proventi</b>			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(24)	5.138.784.679	4.858.190.657
Altri proventi	(25)	179.576.240	220.522.128
<b>Totale ricavi</b>		<b>5.318.360.919</b>	<b>5.078.712.784</b>
<b>Costi operativi</b>			
Costo del personale	(26)	1.677.885.146	1.647.819.992
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(27)	315.361.267	435.196.600
Costi per servizi	(28)	1.938.305.430	1.827.475.425
Costi per godimento beni di terzi	(29)	97.291.233	97.251.592
Altri costi operativi	(30)	60.190.725	40.165.083
Costi per lavori interni capitalizzati	(31)	(356.328.295)	(363.677.979)
<b>Totale costi</b>		<b>3.732.705.506</b>	<b>3.684.230.711</b>
<b>Ammortamenti</b>	(32)	1.085.749.302	1.037.677.933
<b>Svalutazioni e perdite (riprese) di valore</b>	(33)	79.578.638	24.267.421
<b>Accantonamenti</b>	(34)	21.271.512	-
<b>Risultato operativo</b>		<b>399.055.961</b>	<b>332.536.719</b>
<b>Proventi e oneri finanziari</b>			
Proventi finanziari	(35)	26.444.256	10.229.574
Oneri finanziari	(36)	99.661.440	114.505.127
<b>Totale proventi e oneri finanziari</b>		<b>(73.217.184)</b>	<b>(104.275.553)</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>		<b>325.838.777</b>	<b>228.261.166</b>
Imposte sul reddito	(37)	49.597.139	36.061.882
<b>Risultato del periodo delle attività continuative</b>		<b>276.241.638</b>	<b>192.199.284</b>
<b>Risultato del periodo delle attività cessate</b>	(15)	-	<b>(75.379.533)</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>276.241.638</b>	<b>116.819.751</b>

## Prospetto di conto economico complessivo

<b>(Euro)</b>	<b>Note</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
<b>Risultato netto d'esercizio</b>		<b>276.241.638</b>	<b>116.819.751</b>
<b>Altre componenti di conto economico complessivo</b>			
<b>Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo al lordo dell'effetto fiscale:</b>			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)	4.205.676	(4.066.716)
Effetto fiscale utili/(perdite) relativi ai benefici attuariali	(16)	(2.481.488)	166.081
<b>Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdite) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni al lordo dell'effetto fiscale:</b>			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)	23.654.963	19.660.716
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(16)	(5.677.191)	(4.963.507)
<b>Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali</b>		<b>19.701.960</b>	<b>10.796.573</b>
<b>Totale conto economico complessivo dell'esercizio</b>		<b>295.943.598</b>	<b>127.616.324</b>



**Prospetto delle variazioni del patrimonio netto**

<b>Patrimonio Netto</b>										
(Euro)	Capitale sociale	Riserve					Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve		Riserve di Valutazione						
		<i>Riserva legale</i>	<i>Riserva straordinaria</i>	<i>Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge</i>	<i>Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti</i>					
<b>Saldo al 31 dicembre 2015</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>34.824.709</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(54.120.243)</b>	<b>(132.197.104)</b>	<b>25.591.686</b>			<b>2.234.520.214</b>	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi							(34.000.000)		<b>(34.000.000)</b>	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11.502.150				<b>11.502.150</b>	218.540.860	(230.043.010)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								116.819.751	<b>116.819.751</b>	
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				14.697.208	(3.900.635)	<b>10.796.573</b>			<b>10.796.573</b>	
<b>Saldo al 31 dicembre 2016</b>	<b>1.654.464.000</b>	<b>46.326.859</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(39.423.035)</b>	<b>(136.097.739)</b>	<b>47.890.409</b>	<b>508.962.378</b>	<b>116.819.751</b>	<b>2.328.136.538</b>	
Aumento di capitale										
Scissione Cargo	(236.682.000)								<b>(236.682.000)</b>	
Utile (perdite) relativi a benefici attuariali										
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		5.840.988				<b>5.840.988</b>	110.978.763	(116.819.751)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								276.241.638	<b>276.241.638</b>	
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				17.977.772	1.724.188	<b>19.701.960</b>			<b>19.701.960</b>	
<b>Saldo al 31 dicembre 2017</b>	<b>1.417.782.000</b>	<b>52.167.847</b>	<b>177.084.324</b>	<b>(21.445.263)</b>	<b>(134.373.550)</b>	<b>73.433.357</b>	<b>619.941.141</b>	<b>276.241.638</b>	<b>2.387.398.136</b>	

## Rendiconto finanziario

(Euro)	Note	2017	2016
<b>Utile/(perdita) di esercizio</b>	(16)	<b>276.241.638</b>	<b>116.819.751</b>
Ammortamenti	(5-6)	1.085.749.302	1.091.137.642
Accantonamento fondi per rischi	(19)	42.514.661	17.902.935
Svalutazioni	(5-6-9)	58.672.826	22.607.981
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	(18)	7.471.786	9.814.118
<b>Accantonamenti e svalutazioni</b>		<b>108.659.273</b>	<b>50.325.034</b>
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(25-30)	(585.932)	(1.549.436)
Variazione delle rimanenze	(11)	25.177.730	6.148.018
Variazione dei crediti commerciali	(12)	(237.735.341)	563.808.598
Variazione dei debiti commerciali	(22)	(614.875.076)	(353.540.822)
Variazione imposte correnti e differite	(7-14-23)	17.377.137	7.027.930
Variazione delle altre passività	(21)	(67.774.932)	18.844.327
Variazione delle altre attività	(10)	147.575.431	(93.469.839)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(19)	(24.826.196)	(36.791.536)
Pagamento benefici ai dipendenti	(18)	(62.900.984)	(45.356.261)
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa</b>		<b>652.082.050</b>	<b>1.323.403.406</b>
Investimenti in immobili impianti e a macchinari	(5)	(875.827.564)	(1.508.398.477)
Investimenti in attività immateriali	(6)	(64.007.864)	(48.222.140)
Investimenti in partecipazioni	(8)	(15.097.846)	(175.001)
<b>Investimenti al lordo dei contributi</b>		<b>(954.933.274)</b>	<b>(1.556.795.618)</b>
Contributi-immobili impianti e a macchinari	(5)	88.976.343	54.060.701
Contributi-Attività immateriali	(6)	-	154.432
<b>Contributi</b>		<b>88.976.343</b>	<b>54.215.133</b>
Disinvestimenti immobili impianti e a macchinari	(5)	15.157.574	19.675.756
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	(6)	-	(4.838)
Disinvestimenti in partecipazioni	(8)	14.396.803	11.489
<b>Disinvestimenti</b>		<b>29.554.377</b>	<b>19.682.407</b>
<b>Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento</b>		<b>(836.402.554)</b>	<b>(1.482.898.078)</b>
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(17-20)	1.009.148.181	97.133.761
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(17-20)	(999.808.937)	894.932.996
Variazione delle attività finanziarie	(9-20)	(15.585.509)	11.036.501
Variazione delle passività finanziarie	(20)	210.786.020	(3.695.954)
Dividendi	(16)	-	(34.000.000)
<b>Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria</b>		<b>204.539.755</b>	<b>965.407.303</b>
<b>Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo</b>		<b>20.219.250</b>	<b>805.912.631</b>
Disponibilità liquide a inizio periodo		(405.317.429)	(1.211.230.060)
Disponibilità liquide a fine periodo		(385.098.179)	(405.317.429)
<b>di cui C/C Intersocietario</b>	<b>(20)</b>	<b>(424.969.218)</b>	<b>(444.013.015)</b>
<b>di cui Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>(13)</b>	<b>39.871.039</b>	<b>38.695.586</b>

## 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 6 marzo 2018 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 2017 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"). In particolare gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi riportati nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

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.

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:

<b>Categoria</b>	<b>Aliquota di Ammortamento</b>	<b>Vita Utile</b>
<b>Materiale rotabile</b>		
- Componenti da ripristinare	20%	5 anni
- Componenti ad usura	20%	5 anni
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%	12½ anni
- Restyling/Sicurezza Trainato/ Treno completo	10%	10 anni
- Componente base	3,3% - 4,3%	23-30 anni
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	20%	5 anni
- Manutenzione incrementativa (grandi interventi revamping)	5,5%	18 anni
<b>Terreni e fabbricati</b>		
- Terreni patrimoniali	-	
- Terreni strumentali	-	
- Fabbricati industriali e costruzioni leggere	2%	50 anni
- Manutenzione incrementativa fabbricati industriali	5%	20 anni
- Migliorie su beni di terzi	20%	5 anni
<b>Impianti industriali</b>		
- Impianti di officina	5%	20 anni
- Manutenzione incrementativa Impianti di officina	10%	10 anni
<b>Attrezzatura industriale</b>		
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%	13 anni
- Macchinari e attrezzatura	10%	10 anni
- Mezzi di carico	10%	10 anni
- Impianti di comunicazione	25%	4 anni
<b>Altri beni</b>		
- Autoveicoli	20% - 25%	4-5 anni

- Mobili e arredi	12%	8 anni
- Macchine d'ufficio ordinarie	12%	8 anni
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%	5 anni
- Telefoni cellulari	20%	5 anni
- Impianti specifici	12%	8 anni
- Impianti generici	8%	12½ anni
- Attrezzatura varia e minuta	12%	8 anni
- Apparecchiatura sanitaria	12,5%	8 anni
- Migliorie su beni di terzi	20%	5 anni

### Attività immateriali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il valore di iscrizione dell'attività, o della relativa *cash generating unit* a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di

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

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

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

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

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

### **Strumenti finanziari**

La Società classifica le attività finanziarie nelle seguenti categorie:

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

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

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

Tale categoria include le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati, per i quali si rimanda al paragrafo successivo, e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Il *fair value* di tali strumenti viene determinato facendo riferimento al valore di mercato (*bid price*) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione: nel caso di strumenti non quotati lo stesso viene determinato attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate. Le variazioni di *fair value* degli strumenti appartenenti a tale categoria vengono immediatamente rilevate a conto economico.

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



*(b) Crediti e finanziamenti*

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

*(c) Attività finanziarie detenute fino a scadenza*

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

*(d) Attività finanziarie disponibili per la vendita*

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

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

## Derivati

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

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

#### Benefici a breve termine

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.

#### Piani a benefici definiti e a contribuzione definita (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 emanazione**

##### **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 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. L'applicazione degli emendamenti non ha comportato, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, effetti degni di nota sul presente bilancio.

### **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 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. La società ha applicato tali emendamenti retrospettivamente senza che gli effetti, per la natura degli stessi e/o per l'ambito di applicazione, abbiano determinato impatti significativi sul presente bilancio.

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

Alla data di redazione del 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 la società si è deciso di non esercitare l'opzione che prevede l'adozione anticipata ove prevista.

### **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*). Inoltre, il 12 aprile 2016 lo IASB ha pubblicato alcuni chiarimenti relativamente all'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*. Il nuovo *standard*, anche a seguito dell'*Amendment* pubblicato dallo IASB l'11 settembre 2015, è applicabile ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2018 o successivamente. E' comunque consentita l'applicazione anticipata.

### **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.

### **Stima degli effetti dell'adozione dell'IFRS 15 e dell'IFRS 9**

La società, che dovrà adottare l'IFRS 15 *Ricavi provenienti da contratti con i clienti* e l'IFRS 9 *Strumenti finanziari* a partire dal 1° gennaio 2018, ha analizzato gli effetti della prima applicazione di tali principi sul bilancio d'esercizio. La stima di tali effetti sul patrimonio netto della società si basa sulle valutazioni effettuate dai gruppi di lavoro appositamente costituiti e sulle informazioni disponibili fino alla data di pubblicazione del bilancio, in dettaglio:

- per quanto concerne l'IFRS 15, la società non si aspetta impatti significativi sulla rilevazione, quantificazione e valutazione dei ricavi dalla clientela;
- per quanto concerne l'IFRS 9, la società, sebbene siano rilevanti le masse critiche impattate da tale principio, soprattutto con riferimento alle valutazioni delle attività finanziarie (*impairment*), non prevede effetti significativi sulla situazione economico, patrimoniale e finanziaria.

Si fa presente che gli effetti reali dell'adozione dei suddetti principi al 1° gennaio 2018 potranno cambiare, in quanto:

- la società non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi; e
- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire delle modifiche fino alla presentazione del primo bilancio della società dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione.

In dettaglio con riferimento all'IFRS 9, secondo la società, le perdite per riduzione di valore delle attività che rientrano nell'ambito di applicazione del modello previsto da tale principio sono destinate ad incrementare e a diventare più volatili. Applicando la metodologia prevista dal principio, la società ha stimato che l'applicazione dei criteri di *impairment* previsti dall'IFRS 9 al 1° gennaio 2018 genererà un incremento delle svalutazioni, ancorchè non significative, molte delle quali diventeranno a regime *recurring*.

### **IFRS 16 – Leases**

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*, che sostituisce lo IAS 17. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea mediante la pubblicazione dello stesso in data 9 novembre 2017. 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 valutazione degli impatti che si determineranno con l'entrata in vigore di tale principio è in corso di analisi attraverso gruppi di lavoro appositamente costituiti.

#### **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.

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

Alla data di redazione del 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 della società 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 sarebbe applicabile 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 “*Sale 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. Le modifiche stabiliscono che, in caso di vendita/conferimento di *asset* a una *joint venture* o a una collegata, o di vendita di interessenze partecipative che determinano la perdita di controllo, mantenendo il controllo congiunto o l'influenza notevole sulla collegata o *joint venture*, l'ammontare dell'utile (perdita) rilevato dipende dal fatto se gli *asset* o la partecipazione rappresentano, o meno, un *business* secondo quanto previsto dall'IFRS 3 “*Aggregazioni aziendali*”. In particolare se gli *asset*/partecipazione costituiscono un *business*, l'eventuale utile/(perdita) deve essere rilevato integralmente; se gli *asset*/partecipazione non costituiscono un *business*, l'eventuale utile/(perdita) deve essere rilevato soltanto per la quota di competenza degli azionisti terzi della collegata o della *joint venture*, che rappresentano le controparti della transazione. Nel dicembre 2015 lo IASB ha pubblicato l'*Amendment* che differisce a tempo indeterminato l'entrata in vigore delle modifiche all'IFRS 10 e IAS 28.

**Emendamenti all'IFRS 2 – *Classification and measurement of Share-based payment transactions***

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 nel primo trimestre del 2018.

**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 Transactions and Advance Consideration***

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato l'interpretazione IFRIC 22 – “*Foreign Currency Transactions 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 nel primo trimestre del 2018.

**Emendamenti allo IAS 40 – *Transfers of 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 nel primo trimestre del 2018.

**IFRIC 23 – *Uncertainty over Income Tax Treatments***

Il 7 giugno 2017 lo IASB ha pubblicato l'IFRIC 23 *Uncertainty over Income Tax Treatments*. Lo *standard* spiega come rilevare e misurare contabilmente le imposte differite o correnti in presenza di aspetti di incertezza nel trattamento contabile di talune poste, incertezze collegate ai dubbi interpretativi non chiariti dalle *tax authority* di riferimento. L'IFRIC 23 si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2018.

**Emendamenti all'IFRS 9 - *Prepayment features with Negative Compensation***

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments*. L'emendamento propone che agli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbe dar esito ad una compensazione negativa, possa essere applicato il metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2018.

**Emendamenti allo IAS 28 - *Long-term Interests in Associates and Joint Ventures***

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 28 *Investment Entities*. L'emendamento chiarisce che ai crediti a lungo termine verso una società collegata o *joint venture*, che, nella sostanza, fanno parte dell'investimento netto nella società collegata o *joint venture*, si applica l'IFRS 9. L'emendamento prevede inoltre che l'IFRS 9 sia applicato a tali crediti prima dell'applicazione dello IAS 28, in modo che l'entità non tenga conto di eventuali rettifiche ai *long-term interests* derivanti dall'applicazione del suddetto IAS. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente; è consentita l'applicazione anticipata.

**Ciclo annuale di miglioramenti agli IFRS 2015-2017**

Il 12 dicembre 2017 lo IASB ha pubblicato il documento "*Annual Improvements to IFRS Standards 2015-2017 Cycle*". Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: IAS 12 *Income Taxes*, IAS 23 *Borrowing Costs* e IFRS 3 *Business Combination*.

**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. Per la determinazione dell'ammortamento del Materiale rotabile e della stima della relativa vita utile, si rinvia per maggiori dettagli al precedente paragrafo "Principi contabili applicati – Immobili, impianti e macchinari".

### ***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.

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:

<b>(Migliaia/Euro)</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.356	1.962
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.356</b>	<b>1.962</b>
Crediti commerciali non correnti		
Fondo svalutazione		
<b>Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Altre attività non correnti	73.587	14.197
Fondo svalutazione		
<b>Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>73.587</b>	<b>14.197</b>
Contratti di costruzione		
Fondo svalutazione		
<b>Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Crediti commerciali correnti	1.895.830	1.645.459
Fondo svalutazione	(285.000)	(272.365)
<b>Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.610.829</b>	<b>1.373.094</b>
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	19.325	3.134
Fondo svalutazione		
<b>Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione</b>	<b>19.325</b>	<b>3.134</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>39.871</b>	<b>38.693</b>
Altre attività correnti	40.774	29.833
Fondo svalutazione	(323)	(519)
<b>Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione</b>	<b>40.451</b>	<b>29.314</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.785.419</b>	<b>1.460.394</b>

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:

<b>(Migliaia/Euro)</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.350.809	1.156.203
Clienti ordinari	70.483	72.277
Istituti finanziari	67	827
Altri debitori	324.190	192.394
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>1.745.548</b>	<b>1.421.700</b>

	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	77%	81%
Clienti ordinari	4%	5%
Istituti finanziari	0%	0%
Altri debitori	19%	14%
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

La società, in considerazione della tipologia di attività, annovera tra i suoi crediti i corrispettivi dei contratti di servizio verso le Regioni e lo Stato 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 2017 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

31.12.2017						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	609.979	416.314	73.720	125.847	149.543	1.375.403
Fondo Svalutazione	-	(3.376)	(4.661)	(16.557)	-	(24.594)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>609.979</b>	<b>412.938</b>	<b>69.059</b>	<b>109.290</b>	<b>149.543</b>	<b>1.350.809</b>
Clienti ordinari (lordo)	54.812	24.602	17.319	43.623	172.637	312.993
Fondo Svalutazione	-	(15.115)	(16.656)	(41.555)	(169.184)	(242.510)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>54.812</b>	<b>9.486</b>	<b>664</b>	<b>2.068</b>	<b>3.453</b>	<b>70.483</b>
<b>Istituti finanziari</b>	<b>67</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>67</b>
Altri debitori (lordo)	221.726	54.697	17.381	25.778	22.826	342.409
Fondo Svalutazione	-	-	-	(8.593)	(9.626)	(18.219)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>221.726</b>	<b>54.697</b>	<b>17.381</b>	<b>17.185</b>	<b>13.200</b>	<b>324.190</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>886.584</b>	<b>477.121</b>	<b>87.104</b>	<b>128.543</b>	<b>166.196</b>	<b>1.745.548</b>

31.12.2016						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
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)
<b>Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)</b>	<b>566.010</b>	<b>123.079</b>	<b>96.844</b>	<b>369.980</b>	<b>290</b>	<b>1.156.203</b>
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)
<b>Clienti ordinari (netto)</b>	<b>66.042</b>	<b>2.033</b>	<b>1.085</b>	<b>181</b>	<b>2.936</b>	<b>72.277</b>
<b>Istituti finanziari</b>	<b>827</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>827</b>
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)
<b>Altri debitori (netto)</b>	<b>110.099</b>	<b>43.606</b>	<b>6.443</b>	<b>18.952</b>	<b>13.294</b>	<b>192.394</b>
<b>Totale esposizione al netto del fondo svalutazione</b>	<b>742.151</b>	<b>168.717</b>	<b>104.371</b>	<b>389.941</b>	<b>16.520</b>	<b>1.421.700</b>

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni, pari complessivamente a 1.351 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 44% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso le Regioni Campania (circa 33 milioni di euro), Valle d'Aosta (circa 67 milioni di euro), Calabria (circa 7 milioni di euro) e verso il MEF (circa 224 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.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Controllo e Patrimonio della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle



risorse finanziarie. La Società ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività. Questo obiettivo implica il mantenimento di adeguate disponibilità liquide, titoli a breve termine, nonché linee di credito *committed* e *uncommitted*. La Capogruppo si rivolge, infatti, a primari istituti finanziari del sistema bancario, dai quali ha ricevuto linee di credito *uncommitted*.

La Società al 31 dicembre 2017 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.

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.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2017 e al 31 dicembre 2016, indicati al lordo degli interessi da versare, sono esposte nella tabella seguente:

31/12/2017	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	734.381	748.956	102.598	62.049	124.941	377.900	81.468
Finanziamenti da soci	5.786.540	6.119.639	512.796	646.354	695.139	1.649.684	2.615.666
Passività finanziarie	424.969	424.969	424.969	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.945.890</b>	<b>7.293.564</b>	<b>1.040.363</b>	<b>708.403</b>	<b>820.080</b>	<b>2.027.584</b>	<b>2.697.134</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.206.613</b>	<b>1.206.613</b>	<b>1.206.613</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>32.173</b>	<b>45.749</b>	<b>11.642</b>	<b>9.187</b>	<b>5.453</b>	<b>13.511</b>	<b>5.956</b>
<b>31/12/2016</b>							
	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>							
Finanziamenti da banche	1.089.779	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	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.770.062</b>	<b>7.017.311</b>	<b>1.960.585</b>	<b>206.653</b>	<b>810.388</b>	<b>2.163.758</b>	<b>1.875.927</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.821.488</b>	<b>1.821.488</b>	<b>1.821.488</b>	-	-	-	-
<b>Passività finanziarie derivate</b>	<b>53.297</b>	<b>57.859</b>	<b>15.609</b>	<b>11.876</b>	<b>16.853</b>	<b>8.477</b>	<b>5.044</b>

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

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:

31/12/2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
Finanziamenti da banche	734.381	163.985	493.333	77.063
Finanziamenti da Soci	5.786.540	1.130.711	2.157.913	2.497.916
Passività finanziarie	424.969	424.969	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.945.890</b>	<b>1.719.665</b>	<b>2.651.246</b>	<b>2.574.979</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.206.613</b>	<b>1.206.613</b>	-	-

31/12/2016	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate</b>				
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	-	-
<b>Totale</b>	<b>6.770.062</b>	<b>2.147.703</b>	<b>2.837.277</b>	<b>1.785.082</b>
<b>Debiti commerciali</b>	<b>1.821.488</b>	<b>1.821.488</b>	-	-

### Rischio di mercato

Il rischio di mercato è il rischio che il *fair value* o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale.

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

### Rischio di tasso d'interesse

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

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*.

L'implementazione della strategia ha consentito alla Società di ottenere una progressiva e continua riduzione del costo del debito di medio lungo termine. Nel corso del 2017 il costo *all-in* dell'indebitamento a medio lungo termine della società, comprensivo dello spread di credito, si è attestato nell'ordine dell'1,3%.

Al 31 dicembre 2017 circa il 45% 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

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 Eur 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 (La tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso):

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	4.963.618	5.092.729	1.703.947	775.229	1.302.578	1.310.975
Tasso fisso	1.982.271	2.200.833	44.816	44.852	725.006	1.386.159
<b>Saldo al 31 dicembre 2017</b>	<b>6.945.889</b>	<b>7.293.562</b>	<b>1.748.763</b>	<b>820.081</b>	<b>2.027.584</b>	<b>2.697.134</b>
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
<b>Saldo al 31 dicembre 2016</b>	<b>6.770.062</b>	<b>7.017.311</b>	<b>2.167.238</b>	<b>810.388</b>	<b>2.163.758</b>	<b>1.875.927</b>

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

	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
<b>Prima della copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	71,46%	89,39%
Tasso fisso	28,54%	10,61%
<b>Dopo la copertura con strumenti derivati</b>		
Tasso variabile	15,44%	30,68%
Tasso variabile protetto	20,75%	18,62%
Tasso fisso	63,81%	50,70%

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 2017:

	<b>Shift + 50 bps</b>	<b>Shift - 50 bps</b>
Interessi passivi per debiti a tasso variabile ( $\Delta$ )	19.143	(12.975)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura ( $\Delta$ )	(15.893)	13.209
<b>Totale</b>	<b>3.250</b>	<b>234</b>

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 2017 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

	<b>Shift + 50 bps</b>	<b>Shift - 50 bps</b>
<i>Fair Value</i> Operazioni di <i>Cash Flow Hedge</i> ( $\Delta$ )	12.971	(7.753)
<i>Fair Value</i> Operazioni di <i>Fair Value Hedge</i> ( $\Delta$ )	(2.976)	3.201
<b>Totale</b>	<b>9.995</b>	<b>(4.552)</b>

### Rischio di cambio

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

In particolare, si segnala che la Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 45 milioni nei confronti di Eurofima per il tramite della Capogruppo, derivanti dall'acquisizione degli assets della società Cisalpino AG, come riportato nella tabella sottostante:

	31/12/2017		31/12/2016	
	Controvalore EUR	CHF	Controvalore EUR	CHF
Finanziamenti da Soci	38.455	45.000	63.786	68.500
<b>Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale</b>	<b>38.455</b>	<b>45.000</b>	<b>63.786</b>	<b>68.500</b>
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
<b>Esposizione netta</b>	<b>38.455</b>	<b>45.000</b>	<b>63.786</b>	<b>68.500</b>

### 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.

Come già indicato i finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente valutate al *fair value* e successivamente al costo ammortizzato.

<b>31 dicembre 2017</b>	<b>Crediti e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>di cui Derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.356		67
Altre attività non correnti	74.179		
Crediti commerciali correnti	1.610.829		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	19.325		
Disponibilità liquide	39.871		
Crediti tributari	179		
Altre attività correnti	146.815		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.226.225	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		17.483	17.483
Altre passività non correnti		1.067	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.294.696	
Debiti commerciali correnti		1.206.613	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		439.660	14.690
Altre passività correnti		536.014	
Debiti tributari		9.830	
<hr/>			
<b>31 dicembre 2016</b>	<b>Crediti e finanziamenti attivi</b>	<b>Debiti e finanziamenti passivi</b>	<b>di cui Derivati di copertura</b>
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.962		827
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	

## 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 2017 con le relative movimentazioni dell'esercizio. Nel corso del 2017 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	2.058.046	18.354.540	187.897	466.920	793.177	21.860.580
Ammortamenti e perdite di valore	(691.594)	(10.580.451)	(156.369)	(407.720)	(23.396)	(11.859.530)
Contributi	-	(417.240)	-	0	(38.504)	(455.744)
<b>Consistenza al 01.01.2016</b>	<b>1.366.452</b>	<b>7.356.849</b>	<b>31.528</b>	<b>59.200</b>	<b>731.277</b>	<b>9.545.306</b>
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)
<b>Totale variazioni</b>	<b>(469)</b>	<b>554.946</b>	<b>(4.617)</b>	<b>(805)</b>	<b>(172.079)</b>	<b>376.976</b>
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
<b>Totale riclassifica attività destinate alla vendita</b>	<b>(39.289)</b>	<b>(234.718)</b>	<b>(1.590)</b>	<b>(845)</b>	<b>(12.427)</b>	<b>(288.868)</b>
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)	(444.411)	(2.262)	(224)	(57.880)	(506.591)
<b>Consistenza al 31.12.2016</b>	<b>1.326.694</b>	<b>7.677.077</b>	<b>25.321</b>	<b>57.550</b>	<b>546.771</b>	<b>9.633.413</b>
Investimenti	-	-	-	8	875.819	875.827
Passaggi in esercizio	33.084	1.016.104	10.601	8.104	(1.069.809)	(1.916)
Ammortamenti	(26.015)	(987.596)	(6.534)	(21.283)	-	(1.041.428)
Perdite di valore	-	(56.852)	-	-	(1.432)	(58.284)
Alienazioni e dismissioni*	-	(15.207)	-	(16)	-	(15.223)
Incrementi dei contributi di periodo	-	(102.307)	-	-	13.630	(88.677)
Altri movimenti	-	-	-	-	(3.322)	(3.322)
Altre riclassifiche**	-	(3.631)	-	-	-	(3.631)
<b>Totale variazioni</b>	<b>7.069</b>	<b>(149.489)</b>	<b>4.067</b>	<b>(13.187)</b>	<b>(185.114)</b>	<b>(336.654)</b>
Costo storico	2.071.783	18.788.818	189.158	405.253	434.920	21.889.932
Ammortamenti e perdite di valore	(732.911)	(10.716.366)	(157.508)	(360.666)	(29.145)	(11.996.596)
Contributi	(5.109)	(544.865)	(2.262)	(224)	(44.118)	(596.577)
<b>Consistenza al 31.12.2017</b>	<b>1.333.763</b>	<b>7.527.588</b>	<b>29.388</b>	<b>44.363</b>	<b>361.657</b>	<b>9.296.759</b>
<b>Alienazioni e dismissioni*</b>						
Costo storico	-	(54.203)	(294)	(30.598)	-	(85.095)
Ammortamenti	-	36.069	294	30.582	-	66.945
Contributi	-	-	-	-	-	-
Svalutazioni	-	2.927	-	-	-	2.927
<b>Totale alienazioni e dismissioni</b>	<b>-</b>	<b>(15.207)</b>	<b>-</b>	<b>(16)</b>	<b>-</b>	<b>(15.223)</b>
<b>Altre riclassifiche **</b>						
Costo storico	3.294	(980.005)	-	-	(132)	(976.843)
Ammortamenti	-	948.067	-	-	-	948.067
Contributi	(3.294)	1.853	-	-	132	(1.309)
Svalutazioni	-	26.454	-	-	-	26.454
<b>Totale altre riclassifiche **</b>	<b>-</b>	<b>(3.631)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(3.631)</b>

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

- Gli investimenti pari a 875.827 mila euro si riferiscono al materiale rotabile per 804.382 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti su impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 71.445 mila euro. Gli investimenti sul materiale rotabile, riguardano in particolare il proseguimento del rinnovo delle flotte (361.303 mila euro) sia per il servizio Alta Velocità, con il completamento delle consegne dei nuovi complessielettrotreni ETR 1000, sia per il servizio del Trasporto Regionale con il completamento delle commesse per l'acquisto delle carrozze "Vivalto" e dei convogli elettrici "Jazz" e diesel "Swing" e l'avvio dell'acquisto dei nuovi convogli "Rock" e "Pop". Sono inoltre inclusi gli interventi di manutenzione incrementativa (341.544 mila euro) e di *revamping/restyling* (100.623 mila euro). Gli altri investimenti riguardano essenzialmente il proseguimento dei progetti di potenziamento e miglioramento degli impianti di manutenzione.
- I passaggi in esercizio hanno riguardato principalmente il materiale rotabile (1.001.481 mila euro) in particolare: nuove acquisizioni sia per il Trasporto Regionale, quali carrozze doppio piano (81.407 mila euro), locomotive E464 (2.392 mila euro), complessi Flirt, Swing e Jazz (74.883 mila euro), sia per l'alta Velocità con elettrotreni AV ETR 1000 (303.925 milioni di euro), nonché interventi di manutenzioni incrementative e interventi di *restyling* e *revamping* (539 milioni di euro);
- gli ammortamenti evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali;
- le perdite di valore pari a 58.284 mila euro si riferiscono essenzialmente alla svalutazione di rotabili (56.852 mila euro) a seguito dell'avvio del processo di dismissione;
- le alienazioni e dismissioni riguardano principalmente la cessione di materiale rotabile a Thello Netinera (1.016 mila euro), a Trasporto Ferroviario Toscano e a Mercitalia Shunting;
- le riclassifiche pari a 3.631 sono riconducibili alle immobilizzazioni non più utilizzabili nel ciclo produttivo e trasferite all'attivo circolante per essere dismesse;
- l'incremento dei contributi conto impianti pari a 88.677 mila euro riguarda, principalmente, il valore dei contributi riconosciuti per l'acquisto di materiale rotabile dalle Regioni (88.581 mila euro) e dalla CE tramite il MIT (1.110 mila euro);

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 2.157.897 mila euro, aggiornato sulla base dell'*Amendment Agreement* del 28 marzo 2017.



## 6. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2017 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2017 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

<b>ATTIVITA' IMMATERIALI</b>				
	<b>Costi di sviluppo</b>	<b>Concess., licenze, marchi e dir. simili</b>	<b>Imm. in corso e acconti</b>	<b>Totale</b>
Costo storico	14.914	606.060	10.778	631.752
Ammortamenti e perdite di valore	(11.473)	(477.828)	(1.224)	(490.525)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
<b>Consistenza al 01.01.2016</b>	<b>1.482</b>	<b>127.804</b>	<b>9.554</b>	<b>138.840</b>
Investimenti			48.222	<b>48.222</b>
Passaggi in esercizio	435	45.201	(44.867)	<b>769</b>
Ammortamenti	(514)	(43.583)		<b>(44.097)</b>
Perdite di valore				-
Alienazioni e dismissioni				-
Altri movimenti	5			<b>5</b>
Variazione contributi		(2.932)	0	<b>(2.932)</b>
Altre riclassifiche				-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(74)</b>	<b>(1.314)</b>	<b>3.355</b>	<b>1.967</b>
<b>Riclassifica ad attività destinate alla vendita</b>				
Costo storico	(1.000)	(67.255)	(180)	<b>(68.435)</b>
Ammortamenti e perdite di valore	1.000	53.525		<b>54.525</b>
Contributi	-	2.778		<b>2.778</b>
<b>Totale riclassifica ad attività destinate alla vendita</b>	<b>0</b>	<b>(10.953)</b>	<b>(180)</b>	<b>(11.133)</b>
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)
<b>Consistenza al 31.12.2016</b>	<b>1.408</b>	<b>115.537</b>	<b>12.729</b>	<b>129.674</b>
Investimenti			64.008	<b>64.008</b>
Passaggi in esercizio		26.106	(24.188)	<b>1.918</b>
Ammortamenti	(481)	(44.160)		<b>(44.641)</b>
Perdite di valore			(70)	<b>(70)</b>
Alienazioni e dismissioni				-
Altri movimenti				-
Variazione contributi				-
Altre riclassifiche *				-
<b>Totale variazioni</b>	<b>(481)</b>	<b>(18.054)</b>	<b>39.750</b>	<b>21.215</b>
Costo storico	12.910	235.537	53.773	302.220
Ammortamenti e perdite di valore	(11.468)	(137.251)	(1.294)	(150.013)
Contributi	(515)	(803)	-	(1.318)
<b>Consistenza al 31.12.2017</b>	<b>927</b>	<b>97.483</b>	<b>52.479</b>	<b>150.889</b>
<b>Riclassifiche*</b>				
Variazione costo storico per riclassifiche	(1.444)	(374.575)		<b>(376.019)</b>
Variazioni f.do ammortamento per riclassifiche		374.795		<b>374.795</b>
Variazioni contributi conto impianti per riclassifiche	1.444	(220)		<b>1.224</b>
<b>Totale riclassifiche</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

I movimenti dell'esercizio 2017 sia per "Investimenti" (64.008 mila euro), sia per "Passaggi in esercizio" (24.188 mila euro) sono riconducibili agli sviluppi software afferenti ai vari sistemi gestionali della società. Tra gli investimenti realizzati si segnala:

- progetto di investimento finalizzato all'adozione di un nuovo modello organizzativo di *control room* Regionale che consentirà di migliorare il presidio dei processi di gestione operativa;
- realizzazione del nuovo sistema di "*Dinamic Maintenance System*" per l'efficiamento del processo manutentivo attraverso attività predittive;
- realizzazione dei sistemi di *Revenue Management*, evoluzione dei processi di reporting relativi ai palmari per il personale di bordo e la piattaforma CRM;
- sviluppo di una soluzione di "*Business Continuity*" per i processi e le applicazioni aziendali.

Gli ammortamenti, pari a 44.641 mila euro, si riferiscono alla quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività immateriali.

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

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

La società non ha effettuato per il 2017 il test di *impairment* non essendo stati individuati *trigger events*.

## 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 2017 con le relative movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2016	Incr.(decr.) con imp. a CE	Incr.(decr.) OCI	31.12.2017
<b>Attività per imposte anticipate</b>				
- Valutazione strumenti finanziari	12.449		(5.677)	6.772
- Imposte anticipate su perdite pregresse	87.300	(1.470)		85.830
<b>Totale</b>	<b>99.749</b>	<b>(1.470)</b>	<b>(5.677)</b>	<b>92.602</b>
<b>Passività per imposte differite</b>				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	105.225	(730)		104.495
- TFR e altri benefici ai dipendenti	(15.386)		2.480	(12.906)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	90	2		92
<b>Totale</b>	<b>89.929</b>	<b>(728)</b>	<b>2.480</b>	<b>91.681</b>
<b>Saldo (Passività-Attività)</b>	<b>(9.820)</b>	<b>742</b>	<b>8.157</b>	<b>(921)</b>

Le imposte anticipate presentano un decremento complessivo pari a 7.147 mila euro, dovuto alla:

- Variazione negativa pari a 5.677 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 di CFH.
- Variazione negativa per 1.470 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* 2018 e del piano 2019, e valutandone la recuperabilità nel solo arco temporale descritto.

Le perdite fiscali prodotte e trasferite al consolidato di gruppo, e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2017, ammontano a circa 477 milioni di euro, ammontavano a 849 milioni di euro alla fine dell'esercizio precedente.

Le passività per imposte differite, pari a 91.681 mila euro, registrano un leggero incremento netto di 1.752 mila euro, dovuto all'aumento delle imposte differite relative al fondo TFR per 2.480 mila euro e delle imposte differite relative al fondo oneri officine per 2 mila euro, parzialmente compensate dal rilascio del Fondo Imposte sui cespiti per 730 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 2017.

	<b>Valori netti al 31.12.2016</b>	<b>Valori netti al 31.12.2017</b>	<b>Fondo svalutazione cumulato al 31.12.2017</b>
<b>Partecipazioni in</b>			
Imprese controllate	7.263	15.273	1.500
Imprese a controllo congiunto	42.160	42.160	941
Altre imprese	39	35	23
	<b>49.462</b>	<b>57.468</b>	<b>2.464</b>

Di seguito le variazioni nell'anno 2017:

	Valore Netto 31.12.2016	Acquisizioni/ Sottoscriz.	Acquisizioni/ Riduzioni	Svalutazioni /Ripristini di valore	Riclassifica ad Attività destinate alla Vendita	Valore Netto 31.12.2017	% di partecip.	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2017
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>7.263</b>					<b>15.273</b>		<b>1.500</b>
Serfer Srl	7.088		(7.088)				100%	
Thello S.a.S.	-					0	100%	1.500
Trenitalia UK Limited	-	15.098				15.098	100%	
Soc. Ferr. Provv. Emilia Romagna Scari	175					175	70%	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>	<b>42.160</b>					<b>42.160</b>		<b>941</b>
Cisalpino AG	4.100					4.100	50%	941
Trenord Srl	38.060					38.060	50%	
<b>Altre Imprese</b>	<b>39</b>					<b>35</b>		<b>23</b>
Consel S.c.a.r.l.	1					1	1%	
Consorzio Trasporti Integrati	10					10	74%	
Isfort	28			(4)		24	5,58%	23
	<b>49.462</b>					<b>57.468</b>		<b>2.464</b>

Da segnalare :

- L'aumento del Capitale Sociale della partecipazione in TrenitaliaUK avvenuto in data 10 febbraio 2017 ad un prezzo di GBP 13 mln pari a 15 milioni di euro circa.
- la cessione dell'intera partecipazione detenuta nella società Serfer S.r.l. a Mercitalia Logistics S.p.A. in data 7 luglio 2017 ad un prezzo corrispondente all'intero patrimonio netto della società, pari a 14,3 milioni di euro. La suddetta operazione ha comportato la rilevazione di una plusvalenza pari a 7,3 mln di euro.

Si riporta nella tabella che segue il raffronto tra i valori di carico delle partecipazioni in imprese controllate e a controllo congiunto.

	Sede	Capitale Sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2017	% di part.	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2017 (b)	Differenza (b) - (a)
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>								
Thello S.a.S.	Paris, 15 rue des Sablons	1.500	(7.749)	(9.121)	100%	(9.121)	-	9.121
Trenitalia UK Limited (**)	London, 20 Primrose Street	14.652	256	14.905	100%	14.905	15.098	193
Società Ferr. Provisoria Emilia Romagna Scari (*)	Bologna, Via del Lazzaretto 16						175	
							<b>15.273</b>	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>								
Cisalpino AG (***)	Bern, Fabrikstrasse 35	86	526	7.599	50%	3.799	4.100	301
Trenord S.r.l.	Milano, Via P. Paleocapa 6	76.120	10.522	92.752	50%	46.376	38.060	(8.316)
							<b>42.160</b>	
<b>TOTALE</b>							<b>57.433</b>	

(\*) società non operativa

(\*\*) cambio sterlina inglese - medio 2017: 1,143; al 31/12/2017: 1,127

(\*\*\*) cambio franco svizzero - medio 2017: 1,110; al 31/12/2017: 1,170

Il differenziale più significativo tra il valore di carico e il patrimonio netto di pertinenza riguarda la società Thello S.a.s., dove è stato adeguato il valore della partecipazione per tener conto delle perdite durevoli di valore accumulate alla data del Bilancio, procedendo 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)
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>										
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
<b>31.12.2016</b>										
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>										
Cisalpino AG (**)	50%	7.697	500	8.197	598	0	598	828	302	526
Trenord S.r.l.	50%	299.855	201.157	501.012	317.052	91.418	408.470	807.787	797.265	10.522
<b>31.12.2017</b>										

(\*\*) 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								
	31.12.2017			31.12.2016			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Attività finanziarie</b>									
Derivati	67	-	67	827	-	827	(760)	-	(760)
Crediti per finanziamenti	-	19.325	19.325	-	3.134	3.134	-	16.191	16.191
Altri crediti finanziari	1.290	-	1.290	1.135	-	1.135	155	-	155
	<b>1.356</b>	<b>19.325</b>	<b>20.681</b>	<b>1.962</b>	<b>3.134</b>	<b>5.096</b>	<b>(606)</b>	<b>16.191</b>	<b>15.585</b>

Le attività finanziarie al 31 dicembre 2017, sono pari a 20.681 mila euro, rispetto ai 5.096 mila euro del precedente esercizio.

L'incremento delle attività finanziarie, pari a 15.585 mila euro è dovuto essenzialmente al saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la società Thello SaS (16.474 mila euro).

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

	Credito Residuo					
	31.12.2017			31.12.2016		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	1.356	684	2.040	1.714	-	1.714
Trenord Srl	-	2.166	2.166	-	2.166	2.166
Thello SpA	-	16.474	16.474	-	-	-
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	-	-	-	248	968	1.216
<b>Totale</b>	<b>1.356</b>	<b>19.324</b>	<b>20.681</b>	<b>1.962</b>	<b>3.134</b>	<b>5.096</b>

## 10. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2017			31.12.2016			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo	-	12.518	12.518	-	16.343	16.343		(3.825)	(3.825)
Crediti per IVA verso controllante	561	104.744	105.305	561	317.675	318.236		(212.931)	(212.931)
Crediti per consolidato fiscale	-	1.492	1.492	-	1.455	1.455		37	37
Altri crediti per IVA	31	-	31	31	-	31		-	-
Altre amministrazioni dello Stato	71.895	10.126	82.021	13.241	2.760	16.001	58.654	7.366	66.020
Debitori diversi e ratei/risconti	1.692	18.258	19.950	956	16.067	17.023	736	2.191	2.927
<b>Totale</b>	<b>74.179</b>	<b>147.138</b>	<b>221.317</b>	<b>14.789</b>	<b>354.300</b>	<b>369.089</b>	<b>59.390</b>	<b>(207.162)</b>	<b>(147.772)</b>
Fondo svalutazione	-	(323)	(323)	-	(519)	(519)		196	196
<b>Totale netto fondo svalutazione</b>	<b>74.179</b>	<b>146.815</b>	<b>220.994</b>	<b>14.789</b>	<b>353.781</b>	<b>368.570</b>	<b>59.390</b>	<b>(206.966)</b>	<b>(147.576)</b>

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

- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 82.021 mila euro relativi prevalentemente al residuo credito verso la Regione Liguria e Provincia Autonoma di Bolzano per contributi per l'acquisto di materiale rotabile che verrà incassato mediante corresponsione di rate annuali ( di cui 60.376 mila euro di quota non corrente e 7.258 mila euro di quota corrente) e crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (di cui 6.921 mila euro di quota non corrente e 1.795 mila euro di quota corrente);
- crediti per IVA verso controllante pari a 105.305 mila euro: il decremento della voce pari a 212.931 mila euro è dovuto agli incassi riferiti alle istanze delle richieste di rimborso relative agli anni di imposta 2015 e 2016. Si ricorda che la società opera in regime di *split payment* nei confronti della pubblica amministrazione;
- altri crediti, pari a 19.950 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (5.473 mila euro); crediti verso il personale (1.821 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico passeggeri (948 mila euro), anticipi a fornitori (1.256 mila euro), crediti per incassi pos avvenuti nell'esercizio successivo (7.438 mila euro) e altri crediti minori (3.014 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 (323 mila euro).

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per area geografica

	31.12.2017			31.12.2016			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	74.179	145.127	219.306	14.831	347.159	361.990	59.348	(202.032)	(142.684)
Paesi dell'area euro		1.212	1.212		7.181	7.181		(5.969)	(5.969)
Regno Unito		92	92		44	44		48	48
Altri paesi europei (UE non euro)					754	754		(754)	(754)
Altri paesi europei non UE		707	707		1.939	1.939		(1.232)	(1.232)
Rettifica attività destinate alla vendita				(42)	(2.777)	(2.819)	42	2.777	2.819
<b>Totale</b>	<b>74.179</b>	<b>147.138</b>	<b>221.317</b>	<b>14.789</b>	<b>354.300</b>	<b>369.089</b>	<b>59.390</b>	<b>(207.162)</b>	<b>(147.772)</b>

## 11. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2017	31.12.2016	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	700.703	722.506	(21.803)
Fondo svalutazione	(143.746)	(146.459)	2.713
<b>Valore netto</b>	<b>556.957</b>	<b>576.047</b>	<b>(19.090)</b>
Cespiti radiati da alienare	15.990	19.745	(3.755)
Fondo svalutazione	(13.689)	(11.356)	(2.333)
<b>Valore netto</b>	<b>2.301</b>	<b>8.389</b>	<b>(6.088)</b>
<b>Totale Rimanenze</b>	<b>559.258</b>	<b>584.436</b>	<b>(25.178)</b>

Le rimanenze, rispetto all'esercizio precedente, evidenziano una variazione in diminuzione di 25.178 mila euro, riconducibile sostanzialmente alle materie prime, sussidiarie e di consumo (-19.090 mila euro). Tale riduzione è conseguenza dei piani di efficientamento degli acquisti e dell'avvio di un progressivo piano di dismissione dei ricambi (-21.803) in parte compensato dalla riduzione del Fondo svalutazione (2.713 mila euro). La variazione del Fondo è l'effetto combinato dell'utilizzo (circa 34 milioni di euro) a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate e dell'adeguamento (circa 31 milioni di euro) effettuato sia per l'applicazione delle procedure di svalutazione adottate dalla società che per la valutazione dei materiali in magazzino legati al MR oggetto di svalutazione (circa 10 milioni).

## 12. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2017	31.12.2016	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	77.861	80.423	(2.562)
- Clienti per irregolarità di viaggio	235.100	242.405	(7.305)
Amministrazione dello Stato e altre Amm. Pubbliche	63.653	73.550	(9.897)
Ferrovie Estere	9.533	9.798	(265)
Ferrovie in concessione	14.897	22.488	(7.591)
Agenzie e altre aziende di trasporto	23.616	25.135	(1.519)
Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato e le Regioni	1.301.624	1.083.708	217.916
- Contratto di Servizio verso le Regioni	793.502	794.485	(983)
- Contratto di Servizio verso lo Stato	508.122	289.223	218.899
Crediti verso società del Gruppo	169.545	107.952	61.593
<b>Totale</b>	<b>1.895.829</b>	<b>1.645.459</b>	<b>250.370</b>
Fondo svalutazione	(285.000)	(272.365)	(12.635)
<b>Totale netto fondo</b>	<b>1.610.829</b>	<b>1.373.094</b>	<b>237.735</b>

L'incremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 237.735 mila euro è sostanzialmente ascrivibile a:

- incremento dei crediti da contratto di servizio nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per 218.899 mila euro, dovuto ai corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati;
- diminuzione dei crediti per 983 mila euro verso le Regioni, riconducibile ad una migliore dinamica d'incassi degli stessi;

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:

	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Differenze</b>
Nazionali	1.871.217	1.802.731	68.486
Paesi dell'area euro	7.197	36.781	(29.584)
Regno Unito	1.005	334	671
Altri paesi europei (UE non euro)	1.644	460	1.184
Altri paesi europei non UE	14.621	15.907	(1.286)
Altri paesi	143	133	10
Stati Uniti	2		2
Riclassifica ad attività destinate alla vendita		(210.887)	210.887
	<b>1.895.829</b>	<b>1.645.459</b>	<b>250.370</b>

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

<b>Fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Acc.ti</b>	<b>Utilizzi</b>	<b>Riclassifiche</b>	<b>31.12.2017</b>
Clienti ordinari					
- Clienti	11.695		(757)	(23)	10.915
- Clienti per irregolarità di viaggio	238.900	32.317	(39.622)		231.595
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	3.816	20.829	(5)	(46)	24.594
Agenzie e altre aziende di trasporto	13.232		(76)	18	13.174
Crediti verso società del Gruppo	4.722				4.722
<b>Totale</b>	<b>272.365</b>	<b>53.146</b>	<b>(40.460)</b>	<b>(51)</b>	<b>285.000</b>

L'accantonamento del 2017 è riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (32.317 mila euro) e a fronte di crediti verso Pubblica amministrazione di difficile recuperabilità (20.829 mila euro).

### 13. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

<b>Descrizione</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Differenze</b>
Depositi bancari e postali	9.227	4.879	4.348
Denaro e valori in cassa	30.644	33.814	(3.170)
<b>Totale</b>	<b>39.871</b>	<b>38.693</b>	<b>1.178</b>



Il saldo positivo dei "Depositi bancari e postali" è dovuto essenzialmente agli incassi regolati dalle banche il 31 dicembre e che sono transitati nel sistema di *cash pooling* giornaliero operante tra la controllante e la società ad inizio 2018.

La voce "Denaro e valori in cassa" rappresenta la quota parte degli incassi delle biglietterie versate sui conti correnti dalla Società entro il 31 dicembre, ma accreditati dagli istituti di credito con data operazione successiva.

#### **14. Crediti tributari**

I crediti tributari, pari a 179 mila euro, si sono sostanzialmente azzerati (- 6.807 mila euro). Infatti la rilevazione dell'IRAP dovuta nell'esercizio (25.772 mila euro) ha comportato la chiusura del credito per acconti versati IRAP (15.942 mila euro) e la rilevazione di un debito pari a 9.830 mila euro.

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

Tale voce, iscritta nella Relazione Finanziaria Annuale 2016, cui si fa rinvio per maggiori dettagli, corrisponde al valore delle attività/passività (correnti e non correnti) rientranti nel ramo Cargo oggetto di scissione a favore di Mercitalia Rail srl, nonché del risultato prodotto dallo stesso ramo.

#### **16. Patrimonio netto**

Le variazioni intervenute negli esercizi 2016 e 2017 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 2017, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 2.835.564 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna, per un totale di 1.417.782 mila euro, e presenta una riduzione di 236.682 mila euro (473.364 azioni del valore nominale di 500 euro ciascuna) per effetto della scissione del ramo cargo in favore di Mercitalia Rail Srl avvenuta con data 1° gennaio 2017.

##### **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 2017 è pari a 52.168 mila euro, a seguito dell'attribuzione del 5% dell'utile dell'esercizio 2016, per 5.841 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 2017 presenta un saldo negativo pari a 21.445 mila euro. La riserva si è decrementata rispetto al 31 dicembre 2016 per un importo lordo pari a 23.655 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 2017, compensata da una variazione di segno opposto di 5.677 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 2017 è pari a 134.374 mila euro. Nel 2017 si è registrato un lieve utile attuariale complessivo pari a 4.206 mila euro (il cui effetto fiscale è pari a 2.481 mila euro), rispetto ad una perdita attuariale netta registrata nel 2016 pari a 3.901 mila euro. Tale variazione positiva è legata principalmente all'incremento del tasso di attualizzazione della passività per benefici ai dipendenti considerato al 31 dicembre 2017 (0,88%) rispetto alla fine dell'esercizio precedente (0,86%).

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

Tale voce si incrementa di 110.979 mila euro per effetto della destinazione dell'utile 2016, pari a 116.820 mila euro, al netto della quota attribuita a Riserva Legale (5.841 mila euro), mentre non sono stati distribuiti dividendi nel corso del 2017.

Al 31 dicembre 2017 risulta pertanto un utile a nuovo complessivo pari a 619.941 mila euro, rispetto a 508.962 mila euro del 31 dicembre 2016.

### **Risultato del periodo**

L'esercizio 2017 presenta un risultato netto positivo pari a 276.242 mila euro, rispetto ai 116.820 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 31.12.2017 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
<b>Capitale Sociale</b>	1.417.782	1.417.782	-	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di capitale:</b>									
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	<b>A B</b>	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(21.445)	(21.445)	-	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(134.374)	(134.374)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Riserve di utili:</b>									
Riserva Legale	52.168	52.168	<b>B</b>	-	-	-	-	-	-
Utili (perdite) a nuovo (*)	619.941	43.054	<b>A B C</b>	576.887	576.887	-	-	45.000	-
<b>TOTALE</b>	<b>2.111.156</b>	<b>1.357.185</b>		<b>753.971</b>	<b>576.887</b>	-	-	<b>45.000</b>	-

**A** - Per aumento di capitale

**B** - Per copertura di perdite

**C** - Per distribuzione ai soci

\* 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	Valore Contabile		Differenze
	31.12.2017	31.12.2016	
Finanziamenti da banche	570.396	735.144	(164.748)
Finanziamenti da soci	4.655.829	3.887.216	768.613
<b>Totale Finanziamenti non correnti</b>	<b>5.226.225</b>	<b>4.622.360</b>	<b>603.865</b>
<b>Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da banche	163.985	354.635	(190.650)
Finanziamenti da soci	630.270	34.337	595.933
<b>Totale</b>	<b>794.255</b>	<b>388.972</b>	<b>405.283</b>
<b>Finanziamenti a breve termine</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>Differenze</b>
Finanziamenti da soci	500.441	1.500.250	(999.809)
<b>Totale</b>	<b>500.441</b>	<b>1.500.250</b>	<b>(999.809)</b>
<b>Totale Finanziamenti correnti</b>	<b>1.294.696</b>	<b>1.889.222</b>	<b>(594.526)</b>
<b>Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine</b>	<b>6.020.480</b>	<b>5.011.332</b>	<b>1.009.148</b>
<b>Totale Finanziamenti</b>	<b>6.520.921</b>	<b>6.511.582</b>	<b>9.339</b>

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine, la quota a breve degli stessi e i finanziamenti a breve termine verso Controllante e Banche. Il valore dei Finanziamenti correnti comprende i ratei passivi pari a 18.637 mila euro al 31 dicembre 2017 (12.756 mila euro al 31 dicembre 2016).

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti pari a 5.226.225 mila euro (4.622.360 mila euro al 31 dicembre 2016) si incrementa di 603.865 mila euro. Tale variazione è dovuta:

- all'accensione di nuovi finanziamenti verso la controllante per circa 1.379.923 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 2018 (776.058 mila euro), di cui: verso Capogruppo per finanziamenti Eurofima di 612.100 mila euro, verso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) di 123.333 mila euro e verso Banca Europea degli Investimenti di 40.625 mila euro;

La quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine si incrementa per 405.283 mila euro, quale effetto differenziale tra le riclassifiche sopra evidenziate per quote in scadenza nel 2018 (776.058 mila euro) e il rimborso delle quote capitale dei finanziamenti scadute nel 2017, in particolare: finanziamenti Eurofima verso la Capogruppo pari a 21.833 mila euro, finanziamenti concessi dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) pari a 123.333 mila euro e finanziamenti concessi da Banca Europea degli Investimenti di 231.250 mila euro.

I finanziamenti a breve, pari a 500.441 mila euro (1.500.250 mila euro al 31 dicembre 2016) si decrementano di 999.809 mila euro essenzialmente per la riduzione dei finanziamenti a breve concessi dalla Capogruppo, per 1 miliardo di euro, compensati dall'accensione di finanziamenti a lungo termine.

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	31.12.2017		31.12.2016	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2017	€ -	€ -	€ 150.000	€ 150.000
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 40.625	€ 40.625	€ 121.875	€ 121.875
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
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	€ 160.000
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	€ 300.076	€ 300.000	€ 300.238
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	€ 506.871	€ 500.000	€ 506.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 150.000	€ 150.090	€ 150.000	€ 150.105
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 150.000	€ 150.086	€ 150.000	€ 150.084
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,70%	2021	€ 100.000	€ 99.863	€ 100.000	€ 99.784
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000	€ 120.000
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 416.667	€ 416.690	€ 500.000	€ 500.027
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 350.000	€ 350.212	€ 350.000	€ 350.175
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	1,075%	2023	€ 600.000	€ 585.705	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 122.200	€ 122.200	€ 122.200	€ 122.200
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 280.000	€ 280.003	€ 320.000	€ 320.026
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ 42.601	€ 42.500	€ 42.619
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 300.000	€ 300.017	€ 300.000	€ 300.012
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	1,70%	2025	€ 700.000	€ 703.848	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 100.000	€ 100.010	€ -	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000	€ 190.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 116.000	€ 116.000	€ 116.000	€ 116.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 128.700	€ 128.700	€ 128.700	€ 128.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 65.700	€ 65.700	€ 65.700	€ 65.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	1,85%	2031	€ 50.000	€ 50.194	€ 50.000	€ 50.181
<b>Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine EUR</b>				<b>€ 5.987.592</b>	<b>€ 5.984.691</b>	<b>€ 4.942.175</b>	<b>€ 4.948.926</b>
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,900%	2017	CHF -	CHF -	CHF 23.500	CHF 24.007
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,675%	2020	CHF 45.000	CHF 45.318	CHF 45.000	CHF 45.318
<b>Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine CHF</b>				<b>CHF 45.000</b>	<b>CHF 45.318</b>	<b>CHF 68.500</b>	<b>CHF 69.325</b>
<b>Controvalore in Euro</b>				<b>€ 38.455</b>	<b>€ 38.726</b>	<b>€ 63.786</b>	<b>€ 64.554</b>
<b>Rettificazione Finanziamenti per Derivati FVH</b>					<b>€ (2.937)</b>		<b>€ (2.148)</b>
<b>Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine</b>				<b>€ 6.026.047</b>	<b>€ 6.020.480</b>	<b>€ 5.005.961</b>	<b>€ 5.011.332</b>

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2017 confrontata con il 31 dicembre 2016:

Posizione Finanziaria Netta	31.12.2017	31.12.2016	Variazione
<b>Posizione finanziaria netta a breve termine</b>	<b>1.660.470</b>	<b>2.105.873</b>	<b>(445.404)</b>
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	500.000	1.500.000	(1.000.000)
Quota a Breve Finanziamenti a M/L Termine (Capogruppo)	612.100	21.883	590.217
Quota a breve Finanziamenti da banche	163.958	354.583	(190.625)
Conto corrente intersocietario	424.968	254.043	170.924
Altro (compresi i ratei)	(40.556)	(24.636)	(15.920)
<b>Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine</b>	<b>5.224.936</b>	<b>4.621.225</b>	<b>603.711</b>
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	4.655.829	3.887.216	768.613
Finanziamenti da banche	570.396	735.143	(164.747)
Altro	(1.290)	(1.135)	(155)
<b>Totale Complessivo</b>	<b>6.885.405</b>	<b>6.727.098</b>	<b>158.307</b>

## 18. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2017	31.12.2016
Valore attuale obbligazioni TFR	689.773	751.836
Valore attuale obbligazioni CLC	18.271	15.844
<b>Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC</b>	<b>708.044</b>	<b>767.680</b>
Altri Benefici ai dipendenti	86	85
<b>Totale TFR e altri benefici ai dipendenti</b>	<b>708.130</b>	<b>767.765</b>

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

TFR	2017	2016
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	751.836	900.821
Interest cost (*)	7.051	9.326
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(7.203)	3.545
Anticipi e utilizzi	(61.911)	(44.410)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	-	(117.446)
<b>Passività per TFR a fine esercizio</b>	<b>689.773</b>	<b>751.836</b>
<b>CLC</b>		
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	15.844	17.858
Service cost (**)	163	202
Interest cost (*)	258	285
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	2.999	522
Anticipi e utilizzi	(993)	(945)
Riclassifica a Passività destinate alla vendita	-	(2.078)
<b>Passività per CLC a fine esercizio</b>	<b>18.271</b>	<b>15.844</b>

(\*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 61.911 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, utili attuariali per 7.203 mila euro rispetto alla perdita attuariale del 2016 pari a 3.545 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente alla variazione del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (0,88% al 31 dicembre 2017, rispetto allo 0,86% del 31 dicembre 2016) e alle maggiori uscite di personale avvenute rispetto a quanto programmato.

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 2017, a 18.271 mila euro, rispetto a 15.844 mila euro del 31 dicembre 2016. La CLC ha generato perdite attuariali per un importo pari a 2.999 mila euro, rispetto alla perdita attuariale del 2016 pari a 522 mila euro.

Gli altri benefici ai dipendenti al 31 dicembre 2017, pari a 86 mila euro (85 mila euro al 31 dicembre 2016), sono costituiti da una polizza assicurativa integrativa nei confronti del personale.

## Ipotesi attuariali

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

	31.12.2017	31.12.2016
Tasso di attualizzazione TFR	0,88%	0,86%
Tasso di attualizzazione CLC	1,67%	1,31%
Tasso annuo incremento TFR	2,625%	2,625%
Tasso di inflazione	1,50%	1,50%
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.

31.12.2017	TFR	CLC
Tasso di turnover +1%	686.888	-
Tasso di Turnover -1%	692.965	-
Tasso di inflazione +0,25%	696.608	19.532
Tasso di inflazione -0,25%	683.039	17.071
Tasso di attualizzazione +0,25%	678.984	17.775
Tasso di attualizzazione -0,25%	700.885	18.789

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.

31.12.2017	TFR	CLC
Service cost	-	188
Duration del piano (in anni)	7,0	12,0
<b>Erogazioni future stimate</b>		
1° Anno	74.238	1.047
2° Anno	34.746	1.050
3° Anno	67.199	1.056
4° Anno	67.608	1.067
5° Anno	91.319	1.083

## 19. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2017 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2016	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Riclassifiche	31.12.2017
F.do ristrutturazione industriale	24.000	21.272	(9.272)	-	36.000
Altri fondi:					
F.do Oneri Officine	14.366	-	(8)	(8)	14.350
Fondo Rischi e Oneri	70.218	21.251	(15.546)	-	75.923
<b>Totale non corrente</b>	<b>108.584</b>	<b>42.523</b>	<b>(24.826)</b>	<b>(8)</b>	<b>126.273</b>
F.do Oneri Officine quota a breve	4.461	-	(8)	8	4.461
<b>Totale corrente</b>	<b>4.461</b>	<b>-</b>	<b>8,00</b>	<b>8</b>	<b>4.461</b>
<b>Totale Fondi rischi ed oneri</b>	<b>113.045</b>	<b>42.523</b>	<b>(24.834)</b>	<b>-</b>	<b>130.734</b>

Il Fondo Ristrutturazione Industriale di 36 milioni di 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 è stato utilizzato per 9.272 mila euro a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio, ed è stato adeguato per 21.272 mila euro per le ulteriori attivazioni previste nel 2018 che dovranno interessare circa 250 risorse.

Il Fondo Oneri Officine (18.810 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 2017, sono pari a 75.923 mila euro (70.218 mila euro al 31 dicembre 2016) e sono così composti:

- Fondo contenzioso del lavoro per 11.195 mila euro (14.493 mila euro al 31 dicembre 2016) 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 5.640 mila euro (6.543 mila euro al 31 dicembre 2016) 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 49.967 mila euro (47.760 mila euro al 31 dicembre 2016), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società;
- Fondo rischi su partecipazioni per 9.121 mila euro (1.422 mila euro al 31 dicembre 2016), a fronte delle perdite della partecipata Thello S.a.s, come descritto alla nota relativa alle partecipazioni.

I Fondi per Rischi ed Oneri sono stati adeguati di 21.383 mila euro nel 2017, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 986 mila euro; (b) possibili penali da parte delle Regioni per 5.561 mila euro; (c) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 7.006 mila euro; ed (d) accantonamento oneri su partecipazioni per 7.699 mila euro.



Tali fondi per Rischi ed Oneri sono stati infine utilizzati, nel corso del 2017, per 25.975 mila euro relativamente a: penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (6.464 mila euro), oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (4.284 mila euro) e vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (4.799 mila euro).

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

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

	31.12.2017			31.12.2016			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
<b>Passività finanziarie</b>									
Strumenti finanziari derivati di copertura	17.483	14.690	32.173	46.241	7.056	53.297	(28.758)	7.634	(21.124)
Altre passività finanziarie		424.970	424.970	-	258.480	258.480	-	166.490	166.490
	<b>17.483</b>	<b>439.660</b>	<b>457.143</b>	<b>46.241</b>	<b>265.536</b>	<b>311.777</b>	<b>(28.758)</b>	<b>174.124</b>	<b>145.366</b>

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 32.173 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2017 e registra un decremento di 21.194 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 13.

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*;
- all'uso di modelli finanziari di valutazione considerati standard di mercato per i contratti di opzione (*Collar e Cap*).

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

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

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

La voce "Altre passività finanziarie" è composta dal saldo debitorio del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo, pari a 424.969 mila euro (254.045 al 31 dicembre 2016), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un incremento pari a 170.924 mila euro per l'effetto della differente fonte di finanziamento utilizzata, mentre il c/c intersocietario verso Thello è a credito (nel 2016 valeva 4.435 mila euro).

### Statement of Cash flow

Come previsto dagli emendamenti allo IAS 7, nel seguito viene esposta la tabella di riconciliazione tra i saldi di apertura e chiusura delle attività e passività derivanti dall'attività di finanziamento, distinguendo tra le variazioni monetarie, esposte nel Rendiconto Finanziario nella voce "Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria" e le variazioni non monetarie.

	Finanziamenti a ML/Termine	Finanziamenti a breve termine	Attività Finanziarie	Passività Finanziarie	Totale
<b>Saldo al 31 dicembre 2016</b>	<b>5.011.332</b>	<b>1.500.250</b>	<b>(5.095)</b>	<b>311.777</b>	<b>6.818.264</b>
Flusso di cassa netto come da Rendiconto Finanziario	1.009.148	(999.809)	(15.586)	169.020	162.774
Variazione del Fair Value		-		(23.655)	(23.655)
<b>Totale passività finanziarie al 31 dicembre 2017</b>	<b>6.020.481</b>	<b>500.441</b>	<b>(20.681)</b>	<b>457.142</b>	<b>6.981.037</b>

## 21. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività non correnti e correnti risultano così composte:

	31.12.2017			31.12.2016			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.	-	128.733	128.733		152.903	152.903		(24.170)	(24.170)
Debiti per IVA	-	6.067	6.067		16.049	16.049		(9.982)	(9.982)
Altri debiti verso società del Gruppo	-	16.404	16.404		10.090	10.090		6.314	6.314
Debiti per consolidato fiscale	-	11.710	11.710			0		11.710	11.710
Altri debiti e ratei/risconti passivi	1.067	373.101	374.168	756	425.058	425.814	311	(51.957)	(51.646)
<b>Totale</b>	<b>1.067</b>	<b>536.014</b>	<b>537.081</b>	<b>756</b>	<b>604.100</b>	<b>604.856</b>	<b>311</b>	<b>(68.086)</b>	<b>(67.775)</b>

Le altre passività correnti evidenziano un decremento di 67.775 mila euro rispetto al 2016 dovuto essenzialmente:

- al decremento dei "debiti per IVA" (9.982 mila euro), per la 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;
- al decremento dei "debiti verso Ist. di Previ. e di Sic. Soc." (24.170 mila euro) a seguito della regolazione finanziaria degli oneri riflessi sulle competenze maturate nell'esercizio precedente legate al rinnovo del CCNL;
- all'incremento degli "Altri debiti verso società del Gruppo" (6.314 mila euro);

- all'incremento del debito per consolidato fiscale a fronte dell'IRES calcolata per il 2017, il debito è nettato degli acconti versati a tale titolo;
- al decremento della voce "Altri debiti e ratei/risconti passivi" (51.646 mila euro) dovuto principalmente alla riduzione dei debiti verso il personale per la liquidazione dell'una tantum e del premio risultato 2016 a fronte del rinnovo del CCNL (70 milioni di euro), in parte compensato dall'aumento dei risconti passivi relativi a *Bank Order* e carta freccia ( 9 milioni di euro).

## 22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2017	31.12.2016	Differenze
Debiti verso fornitori	854.631	997.042	(142.411)
Acconti commerciali	2.141	676	1.465
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	349.841	823.770	(473.929)
<b>Totale debiti commerciali</b>	<b>1.206.613</b>	<b>1.821.488</b>	<b>(614.875)</b>

Il decremento dei debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 614.875 mila euro è riconducibile ai debiti commerciali correnti per minori contabilizzazioni degli investimenti nella seconda parte dell'anno rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente, alle idonee azioni fatte per ridurre i termini di pagamento oltre la scadenza, nonché all'applicazione della normativa IVA denominata *split payment*.

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

## 23. Debiti per imposte sul reddito

La voce, pari a 9.830 mila euro rappresenta il saldo del debito dell' IRAP dell'anno al netto degli acconti versati a tale titolo.

## Informativa sul Conto Economico

### 24. 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.

	2017	2016	Variazioni
<b>Ricavi da Servizi di Trasporto</b>	<b>4.969.254</b>	<b>4.691.940</b>	<b>277.314</b>
Ricavi da mercato	2.960.404	2.768.807	191.597
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.960.404</i>	<i>2.768.807</i>	<i>191.597</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	2.008.850	1.923.134	85.716
<b>Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione</b>	<b>169.531</b>	<b>166.250</b>	<b>3.280</b>
<b>Totale</b>	<b>5.138.785</b>	<b>4.858.191</b>	<b>280.594</b>

La voce ammonta a 5.138.785 mila euro e mostra un incremento rispetto all'esercizio precedente di 280.594 mila euro.

I Ricavi da Mercato hanno subito, rispetto all'esercizio precedente, un incremento di 191.597 mila euro, riconducibile principalmente al traffico passeggeri *Long-Haul* (circa 115 milioni di euro), che ha beneficiato nell'anno sia di una ripresa della domanda di mobilità conseguente ad un graduale miglioramento del quadro macroeconomico sia dell'incremento dell'offerta commerciale dei prodotti "Freccia" a cui si aggiunge una crescita dei ricavi delle relazioni di traffico Internazionale e del *Charter* per 2,5 milioni di euro. Anche il traffico regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi rispetto al precedente esercizio di circa 75 milioni di euro: tale risultato è stato raggiunto anche grazie alla rilevante lotta all'evasione che la società ha intrapreso.

La voce "Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico" include i corrispettivi derivanti da contratto di servizio pubblico con lo Stato per la Media e Lunga Percorrenza e per i servizi indivisi regionali pari ad 342.498 mila euro (nel 2016 pari a 246.900 mila euro) e corrispettivi da contratti di servizio con le Regioni pari a 1.666.352 mila euro (nel 2016 pari a 1.676.234 mila euro). La variazione complessiva pari a 85.716 mila euro è riconducibile per 95,5 milioni di euro all'incremento dei corrispettivi derivanti dal nuovo Contratto di Servizio con lo Stato 2017-2026, compensato dal decremento sui contratti di servizio con le Regioni pari a circa 9,9 milioni di euro, essenzialmente dovuto alla regolarizzazione di anni precedenti

I ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione registrano un incremento di 3.280 mila euro sostanzialmente in linea rispetto al 2016.

### 25. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2017	2016	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	9.730	9.192	538
Plusvalenze	2.961	1.420	1.542
Altri Proventi Diversi	166.885	209.910	(43.026)
<b>Totale</b>	<b>179.576</b>	<b>220.522</b>	<b>(40.946)</b>

Gli Altri Ricavi registrano un decremento di 40.946 mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione è riconducibile essenzialmente alla riduzione delle penali a fornitori per inadempimenti contrattuali pari a 25,3 milioni euro, per circa 5,5 mln di conguagli anni precedenti per carta di libera circolazione e 3,1 mln derivanti dalla revisione dei nuovi contratti per contributi CLC.

## 26. Costo del personale

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

	2017	2016	Variazioni
<b>Personale a ruolo</b>	<b>1.619.627</b>	<b>1.591.912</b>	<b>27.715</b>
Salari e stipendi	1.208.567	1.196.471	12.096
Oneri sociali	327.857	322.856	5.001
Altri costi del personale a ruolo	2.041	(2.114)	4.155
Trattamento di fine rapporto	80.392	69.726	10.666
Accantonamenti/Rilasci	769	4.973	(4.204)
<b>Personale Autonomo e Collaborazioni</b>	<b>78</b>	<b>70</b>	<b>8</b>
Salari e stipendi	55	44	11
Oneri sociali	23	27	(4)
<b>Altri costi</b>	<b>58.181</b>	<b>55.838</b>	<b>2.343</b>
Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	2.649	2.456	192
Service costs TFR/CLC	(830)	(657)	(173)
Altri costi	56.362	54.038	2.324
<b>Totale</b>	<b>1.677.885</b>	<b>1.647.820</b>	<b>30.065</b>

I costi di personale che complessivamente ammontano a 1.677.885 mila euro, mostrano una variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente di 30.065 mila euro. Tale aumento è dovuto principalmente all'incremento del costo unitario medio a seguito dell'applicazione del nuovo contratto di lavoro entrato a pieno regime.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della società suddiviso per categoria, si precisa che l'organico 2016 non comprende le risorse del ramo scisso:

PERSONALE	2017	2016	Variazione
Dirigenti	203	215	(12)
Quadri	3.181	3.343	(162)
Altro personale	24.433	24.803	(370)
<b>TOTALE</b>	<b>27.817</b>	<b>28.361</b>	<b>(544)</b>

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

La voce è così dettagliata:

	2017	2016	Variazioni
Materie prime e di consumo	276.697	275.266	1.432
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	28.028	149.857	(121.830)
Illuminazione e forza motrice	10.636	10.074	562
<b>Totale</b>	<b>315.361</b>	<b>435.197</b>	<b>(119.835)</b>

Le materie prime e di consumo, pari a 315.361 mila euro, si decrementano rispetto all'esercizio precedente di 119.835 mila euro per l'effetto sostanziale della riduzione del costo unitario dell'energia da trazione (IMU) nei Servizi a mercato derivante da quanto previsto dai nuovi provvedimenti legislativi adottati in materia a fine esercizio (di cui 78.877 mila euro riferiti agli esercizi precedenti).

## 28. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2017	2016	Variazioni
<b>Prestazioni per il trasporto</b>	<b>923.743</b>	<b>867.956</b>	<b>55.786</b>
Pedaggio	788.339	754.040	34.299
Servizi trasporto Merci	14.953	16.111	(1.159)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	80.967	63.356	17.611
Servizi di manovra	29.279	23.961	5.318
Servizi di traghettamento	10.205	10.488	(283)
<b>Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati</b>	<b>538.894</b>	<b>508.930</b>	<b>29.964</b>
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	244	895	(650)
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	230.140	227.983	2.157
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	308.510	280.053	28.457
<b>Servizi immobiliari e utenze</b>	<b>28.324</b>	<b>24.334</b>	<b>3.990</b>
<b>Servizi amministrativi ed informatici</b>	<b>108.927</b>	<b>105.312</b>	<b>3.615</b>
<b>Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità</b>	<b>20.703</b>	<b>20.028</b>	<b>674</b>
<b>Diversi</b>	<b>317.716</b>	<b>300.915</b>	<b>16.800</b>
Prestazioni professionali	8.200	5.737	2.463
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	10.464	11.239	(775)
Costi comuni di Gruppo	4.098	2.362	1.736
Assicurazioni	17.866	18.037	(171)
Accompagnamento notte	22.660	22.061	599
Ristorazione	91.164	83.815	7.349
Consulenze	763	429	334
Provvigioni alle agenzie	45.444	44.418	1.026
Altro	117.056	112.817	4.239
<b>Totale</b>	<b>1.938.305</b>	<b>1.827.475</b>	<b>110.830</b>

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un incremento pari a 110.830 mila euro.

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- un aumento delle Prestazioni per il trasporto (55.786 mila euro) connesse all'incremento dell'offerta commerciale. L'aumento infatti è riconducibile essenzialmente ai costi per Pedaggio (34.299 mila euro), manovra (5.318 mila euro) e alle Altre prestazioni collegate al trasporto (17.611 mila euro);
- maggiori costi di manutenzione e pulizia per 29.964 mila euro, a seguito dei nuovi ingressi di materiale rotabile.

## 29. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella ed è sostanzialmente in linea con quelli dell'esercizio precedente:

	2017	2016	Variazioni
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	67.922	67.289	633
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	15.337	16.352	(1.015)
Servizi informatici ed altro	14.032	13.611	421
<b>Totale</b>	<b>97.291</b>	<b>97.252</b>	<b>40</b>

## 30. Altri costi operativi

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

	2017	2016	Variazioni
Altri costi	44.889	31.866	13.023
Minusvalenze	9.681	1.868	7.813
Accantonamenti/Rilasci	5.621	6.431	(810)
<b>Totale</b>	<b>60.191</b>	<b>40.165</b>	<b>20.026</b>

L'aumento degli altri costi operativi pari a 20.026 mila euro è effetto dei maggiori costi registrati per la sanzione di 5 mln di euro applicata dalla AGCM su pratiche di acquisto di soluzioni di viaggio telematiche, per 3.132 mila euro per penalità performance regime, per 2.651 mila euro per indennizzi traffico nazionale e minusvalenze su dismissioni di materiale rotabile escluso dal ciclo produttivo per 7.455 mila euro.

## 31. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni ammontano a euro 356.328 mila (nel 2016 erano pari a euro 363.678 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.

### 32. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2017	2016	Variazioni
Amm.to attività immateriali	44.641	40.746	3.895
Amm.to attività materiali	1.041.109	996.932	44.177
<b>Totale</b>	<b>1.085.749</b>	<b>1.037.678</b>	<b>48.072</b>

L'incremento degli ammortamenti pari a 48.072 mila euro è determinato principalmente dai nuovi investimenti sul materiale rotabile.

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

La voce è di seguito dettagliata:

	2017	2016	Variazioni
Svalutazione di immobilizzazioni	58.749	24.267	34.482
Svalutazione crediti attivo circolante	20.829	-	20.829
<b>Totale</b>	<b>79.578</b>	<b>24.267</b>	<b>55.311</b>

Le svalutazioni nel 2017 si riferiscono principalmente ad operazioni di svalutazione del materiale rotabile destinato alla demolizione per 56.852 mila euro e svalutazione dei crediti commerciali per 20.829 mila euro. Il significativo incremento delle svalutazioni delle immobilizzazioni è riferito principalmente al materiale rotabile non più in esercizio e radiato dal parco nel 2017, in coerenza con la nuova politica di *asset allocation* nell'ambito del trasporto regionale e lunga percorrenza.

### 34. Accantonamenti

L'accantonamento pari a 21.272 mila euro è correlato al proseguimento delle prestazioni straordinarie di sostegno al reddito per i dipendenti, per una maggiore analisi si rinvia al commento della posta 19.

### 35. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2017	2016	Variazioni
Proventi finanziari diversi	21.079	6.363	14.716
Proventi finanziari su derivati	-	3.830	(3.830)
Dividendi	1.900	-	1.900
Utile su cambi	3.465	37	3.428
<b>Totale</b>	<b>26.444</b>	<b>10.230</b>	<b>16.215</b>



I proventi finanziari ammontano a 26.444 mila euro e registrano un incremento pari a 16.215 mila euro. Tale variazione è dovuta: ai proventi finanziari diversi per la plusvalenza da alienazione della partecipazione di Serfer ( 7.305 mila euro), per gli interessi attivi maturati nei confronti della regione Liguria (4.212 mila euro) per la dilazione in 24 anni del contributo in conto investimenti per l'acquisto di materiale rotabile e dagli interessi attivi verso la Capogruppo (3.255 mila euro); dal dividendo distribuito da Trenord per 1.900 mila euro e dai maggiori utili su cambi registrati nell'esercizio per 3.463 mila euro.

### 36. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2017	2016	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	79.319	86.832	(7.512)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	9.395	10.662	(1.267)
Oneri finanziari su derivati	2.871	-	2.871
Svalutazioni di attività finanziarie	7.702	16.387	(8.685)
Perdita su cambi	373	625	(252)
<b>Totale</b>	<b>99.661</b>	<b>114.505</b>	<b>(14.844)</b>

Gli oneri finanziari evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2016, pari a 14.844 mila euro, prevalentemente attribuibile all'effetto del decremento dei tassi d'interesse praticati sui mercati internazionali ed in particolare dell'*Euribor* al quale sono indicizzati gli oneri relativi ai finanziamenti passivi.

Le svalutazioni di attività finanziarie per 7.699 mila euro sono riconducibili essenzialmente all'accantonamento sulla partecipazione verso Thello S.a.s., come indicato nel precedente paragrafo 8.

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

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

	2017	2016	Variazioni
IRAP	26.735	19.523	7.212
IRES	22.122	13.625	8.497
Imposte differite e anticipate	740	2.914	(2.174)
<b>Totale</b>	<b>49.597</b>	<b>36.062</b>	<b>13.536</b>

Le imposte sul reddito ammontano a 49.597 mila euro con una variazione in aumento di 13.536 mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuta essenzialmente all'aumento delle imposte sul reddito (IRES-IRAP) ascrivibile al maggior risultato ante imposte soggetto a tassazione.

Per maggiori dettagli circa l'effetto a conto economico delle imposte anticipate e differite (pari a 740 mila euro), si rimanda alle note esplicative n.7.

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

	<b>2017</b>	<b>%</b>	<b>2016</b>	<b>%</b>
Utile dell'esercizio	276.242		228.261	
Totale imposta sul reddito	49.597		36.062	
<b>Utile ante imposte</b>	<b>325.839</b>		<b>264.323</b>	
<b>Imposte teoriche IRES (24,00%)</b>	<b>78.201</b>	<b>24,0%</b>	<b>72.697</b>	<b>27,5%</b>
<b>Minori imposte:</b>				
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	(5.473)	-1,7%	(6.634)	-2,5%
Quota IRAP relativa al costo del personale deducibile dall'IRES	0	0,0%	0	0,0%
Dividendi imputati a conto economico	(433)	-0,1%	(67)	0,0%
Altre Variazioni	(6.146)	-1,9%	(25.387)	-9,6%
<b>Maggiori imposte:</b>				
Svalutazioni e accantonamenti non deducibili in tutto o in parte	31.686	9,7%	28.812	10,9%
Altre Variazioni	19.488	6,0%	18.785	7,1%
<b>Totale imposte correnti sul reddito (IRES)</b>	<b>117.323</b>	<b>36,0%</b>	<b>88.207</b>	<b>33,4%</b>
Proventi da adesione consolidato fiscale e altre rettifiche	(95.201)	-29,2%	(74.582)	-28,2%
<b>IRES</b>	<b>22.122</b>	<b>6,8%</b>	<b>13.625</b>	<b>5,2%</b>
<b>IRAP</b>	<b>26.735</b>	<b>8,2%</b>	<b>19.523</b>	<b>7,4%</b>
<b>Totale fiscalità differita</b>	<b>740</b>	<b>0,2%</b>	<b>2.914</b>	<b>1,1%</b>
<b>TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO</b>	<b>49.597</b>	<b>15,2%</b>	<b>36.062</b>	<b>13,6%</b>

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

## 38. Passività e attività potenziali

### Procedimenti avviati dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) nei confronti di Trenitalia

#### Procedimenti per pratiche commerciali scorrette

- **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 ottemperanza alla decisione del Giudice di primo grado, l'AGCM, in data 10 febbraio 2016, ha comunicato a Trenitalia l'avvio del procedimento PS/4656B 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 360.000 euro (Provvedimento AGCM n. 26005, del 4 maggio 2016).

- **PS/10578 - Sistemi di vendita di Trenitalia**

In data 15 novembre 2016, l'AGCM ha comunicato a 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, svolgendo, al contempo, accertamenti ispettivi effettuati 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](http://www.trenitalia.com) (opzione selezionata di *default*) non riporterebbe la totalità delle soluzioni di viaggio contenute, invece, nelle specifiche sezioni "Frece" e "Treni Regionali" e, nella visualizzazione, sarebbero pretermesse 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), integrando con ciò una pratica commerciale scorretta. 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", "Frece" 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 degli artt. 24 e 25 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.

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.

Con Delibera del 7 febbraio 2017, l'AGCM ha ritenuto di non accogliere le proposte di impegni formulate dalla Società, disponendo la prosecuzione del procedimento istruttorio.

A fronte della conclusione della fase istruttoria e della sostanziale conferma degli addebiti sollevati all'avvio del procedimento (comunicazione dell'AGCM del 23 maggio 2017), Trenitalia, il 12 giugno 2017, ha trasmesso all'Autorità una memoria difensiva in cui è stata evidenziata l'insussistenza, nel caso di specie, degli elementi su cui si fondano le pratiche commerciali scorrette, ai sensi del Codice del Consumo.

Nell'adunanza del successivo 19 luglio, l'Autorità ha adottato il provvedimento finale con cui ha confermato la scorrettezza commerciale della pratica oggetto del procedimento istruttorio, ai sensi degli artt. 20, 21, comma 1, lett b) e 22 del Codice del Consumo ed ha irrogato a Trenitalia una sanzione pecuniaria amministrativa pari al massimo edittale (5 milioni di euro).

Inoltre, tale provvedimento (a) diffida Trenitalia dal continuare a porre in essere la pratica commerciale scorretta, imponendole di comunicare all'Autorità, entro 90 giorni dalla notifica del provvedimento, le iniziative assunte in ottemperanza a tale obbligo; (b) dispone la pubblicazione, entro il successivo 2 settembre, di una dichiarazione rettificativa che informi il consumatore dell'avvenuta adozione del provvedimento.

In data 30 agosto 2017, Trenitalia, che ha impugnato il provvedimento, ha provveduto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.

In ottemperanza alle previsioni del provvedimento finale di cui alla citata lett. (a), Trenitalia, il 23 ottobre 2017, ha trasmesso all'Autorità una relazione in merito alle iniziative da adottare per il superamento dei profili di scorrettezza accertati dall'AGCM, ulteriormente integrata il 2 novembre 2017.

Le iniziative proposte sono state ritenute idonee dall'Autorità a rimuovere la pratica contestata con provvedimento del 16 novembre 2017. All'esito di tale provvedimento, Trenitalia ha rimosso, dai propri canali di vendita, la dichiarazione rettificativa pubblicata ai sensi della citata lett. (b).

#### **Procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per violazione del Regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario ("Regolamento europeo")**

- 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 3 maggio 2016.

Con riferimento al ricorso promosso da RFI (RG 265/2016) si riferisce che all'udienza di merito del 15 marzo 2017, nonostante l'opposizione di NTV, il Collegio ha ritenuto che si potesse procedere alla trattazione della causa. La discussione è stata lunga e approfondita, ma non sono emerse questioni nuove rispetto alle memorie depositate dalle parti. Con sentenza 541 pubblicata il 21 aprile 2017 il TAR Piemonte -in accoglimento della linea difensiva di Trenitalia- ha in parte respinto e in parte dichiarato inammissibile il ricorso promosso da RFI. Lo scorso 26 luglio RFI ha notificato il ricorso in appello innanzi al CdiS.

Con riferimento al ricorso promosso da Grandi Stazioni (RG 255/2016) si segnala che all'udienza di merito tenutasi in data 15 marzo 2017, il Collegio ha purtroppo rilevato l'incompletezza del fascicolo ricevuto dal Tar Lazio (ma non in relazione agli atti di Trenitalia), ed ha quindi rinviato la discussione al 28 giugno 2017. La causa, all'esito dell'udienza in parola, è stata trattenuta in decisione. Con Sentenza n. 1025 depositata lo scorso 24 agosto, il TAR TO ha dichiarato il ricorso promosso avverso le Delibere n. 70/14 e 76/14 in parte improcedibile per sopravvenuta carenza di interesse e in parte infondato nel merito. In data 30 novembre 2017 è stato notificato il ricorso in appello da parte di Grandi Stazioni Retail SpA, mentre il successivo 12 dicembre quello di Grandi Stazioni Rail SpA.

- 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 2016. 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. In quella sede il Collegio, ritenendo che vi fossero ragioni di connessioni con il ricorso di NTV contro la medesima delibera, sentita anche l'Avvocatura, ha disposto la fissazione dell'udienza al 28 giugno 2017, dove, in ragione dell'opportunità di una trattazione congiunta di tutti i ricorsi insistenti sulla delibera ART 96/2015, il Collegio ha rinviato all'udienza del 7 novembre 2017. A valle della discussione di merito il ricorso è stato trattenuto in decisione. Siamo in attesa del deposito della sentenza.
- 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". Con atto di motivi aggiunti notificato in data 30 gennaio 2017, Trenitalia SpA ha successivamente impugnato la delibera ART n. 140/2016 recante "Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto Informativo della Rete 2018", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al "Prospetto Informativo della Rete 2017" vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del "Prospetto Informativo della Rete 2019"" adottata dall'ART in data 30 novembre 2016. La causa è stata discussa all'udienza del 7 novembre 2017. In data 20 novembre è stata depositata la sentenza n. 1240 con la quale il TAR Piemonte ha dichiarato in parte improcedibile e in parte respinto il ricorso promosso da Trenitalia per l'annullamento della Delibera n. 80 del 15/07/2016 (e provvedimenti consequenziali), relativa ai servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso, compensando le spese di lite.

- 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 2016 ed il successivo 25 ottobre l'ART ha trasposto il ricorso innanzi al TAR Piemonte. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito. In data 28 giugno, si è tenuta l'udienza di trattazione (in uno con il ricorso autonomo promosso da Federconsumatori avverso la medesima delibera) e la causa è stata trattenuta in decisione. In data 9 novembre è stata depositata la sentenza n. 1181, che decidendo su entrambi i ricorsi, li ha respinti, fissando però il principio sostenuto da Trenitalia dell'assenza di alcun obbligo per le imprese ferroviarie ad erogare servizi in abbonamento.

### 39. 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:

<b>PERCIPIENTI</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Variazione</b>
Amministratori	848	792	56
Sindaci	63	63	(0)
	<b>911</b>	<b>855</b>	<b>56</b>

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 devono aggiungere quelli riconosciuti ai seguenti componenti dell'Organismo di Vigilanza: per il Presidente dell'Organismo di Vigilanza per circa 35 mila euro e quello di un Sindaco, membro dell'Organismo, per 18,9 mila euro.

#### 40. 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 633 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (335 mila euro).

#### 41. 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 2016. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2016, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che è disponibile sul sito della Società [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it) e presso la sede sociale sita in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2016	31.12.2015
<b>Attività</b>		
Totale attività non correnti	42.539.698	41.564.011
Totale attività correnti	5.268.296	4.728.356
<b>Totale attività</b>	<b>47.807.994</b>	<b>46.292.367</b>
<b>Patrimonio netto</b>		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	7.120	(99.643)
Utili (perdite) portati a nuovo	0	0
Utile (Perdite) d'esercizio	638.773	137.380
<b>Totale Patrimonio Netto</b>	<b>36.986.326</b>	<b>36.378.170</b>
<b>Passività</b>		
Totale passività non correnti	7.299.976	6.569.168
Totale passività correnti	3.521.692	3.345.029
<b>Totale passività</b>	<b>10.821.668</b>	<b>9.914.197</b>
<b>Totale patrimonio netto e passività</b>	<b>47.807.994</b>	<b>46.292.367</b>
	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Ricavi operativi	156.691	146.961
Costi operativi	(167.266)	(145.146)
Ammortamenti	(19.994)	(23.672)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.055)	(13.300)
Accantonamenti		(2.969)
Proventi e (oneri) finanziari	565.905	176.921
Imposte sul reddito	104.492	(1.415)
<b>Risultato netto di esercizio</b>	<b>638.773</b>	<b>137.380</b>

## 42. Parti correlate

### Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Benefici a breve termine	3.618	4.462
Benefici successivi al rapporto di lavoro	232	278
	<b>3.850</b>	<b>4.740</b>

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2017 erogati, pari a 3.618 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2018, per un importo indicativamente non superiore a 930 mila euro (780 mila euro nel 2016).

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

### Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato:



<b>Denominazione</b>	<b>Rapporti attivi</b>	<b>Rapporti passivi</b>
<b>Imprese controllate</b>		
Thello S.a.s.	Manutenz. e nolo materiale rotabile Vendita biglietti ferroviari Provvigioni su vendita <b>Finanziari:</b> Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive
Trenitalia Uk LTD	Distacco di personale	
Soc.Fer.Provv.Emilia Rom.Scarl	Fidejussioni	
<b>Imprese a controllo congiunto</b>		
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi di circolazione e manovra Provvigioni su vendita	Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione
Cisalpino	Distacco di personale	
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	Manutenz. e nolo materiale rotabile Noleggio carri	Servizi di manovra Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione carri
<b>Imprese collegate</b>		
Pol Rail S.r.l.		Nolo materiale rotabile
<b>Controllanti</b>		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti e familiari Servizi di formazione Titoli di viaggio  <b>Finanziari:</b> Interessi attivi per cred. iva di pool	Fornitura e gestione di servizi di staff Distacco di personale Cariche sociali Canoni ed oneri da locazione immobili Licenza d'uso del Marchio <b>Finanziari:</b> C/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
<b>Altre imprese consociate</b>		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari 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
FSE Infrastruttura	Noli materiale rotabile	
FSE Trasporto Ferro	Distacco di personale	
BBT	Distacco di personale	
Cemat S.p.A.	Manutenz. e collaudo materiale rotabile	Materiale ferroviario
Terminali Italia S.r.l.	Noleggio carri Titoli di viaggio	Manovra
Mercitalia Logistic S.p.A. (b)	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
Mercitalia Terminal S.p.A.		Servizi di manovra
Mercitalia Rail Srl	Distacco personale Locazioni commerciali	Noleggio locomotive Titoli di viaggio
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 Rail 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 <b>Finanziari:</b> Interessi passivi
Trainose SA Ellenic	Cariche sociale	
Italferr S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari	Servizi di ingegneria
Netinera Deutschland GmbH	Distacco di personale Manutenzione materiale rotabile	
Infrastructure Engineering Services doo Beograd		Servizi di ingegneria
Itacertifer 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
<b>Altre parti correlate</b>		
Fondi pensione	Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP	Titoli di Viaggio	Acquisto materiali
Gruppo Enel	Trasporto materiale 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		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 2017 delle transazioni con parti correlate.

## Rapporti commerciali e di altra natura

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2017		2017		
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Costi	Ricavi
<b>Imprese controllate</b>	<b>5.630</b>	<b>2.052</b>	-	<b>1.158</b>	<b>23.511</b>
Soc.Fer.Provv.Emilia Rom.Scarl	133				133
Thello S.a.s.	4.802	2.052		1.158	22.684
Trenitalia Uk	695				695
<b>Imprese a controllo congiunto</b>	<b>63.739</b>	<b>39.544</b>	-	<b>8.926</b>	<b>108.474</b>
Trenord S.r.l.	63.739	39.544		8.926	108.474
<b>Imprese collegate</b>	-	-	-	<b>34</b>	-
Pol Rail S.r.l.				34	
<b>Controllanti</b>	<b>110.328</b>	<b>18.856</b>	-	<b>47.421</b>	<b>1.589</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	110.328	18.856		47.421	1.589
<b>Altre imprese consociate</b>	<b>99.973</b>	<b>311.551</b>	<b>18.831</b>	<b>1.186.005</b>	<b>254.955</b>
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	52.088	163.617	1.853	983.076	184.390
BBT Se	22				68
Blueferries Srl		13		16	
Mercitalia Intermodal S.p.A.		25			
FSE Infrastruttura	2.105				2.112
FSE Trasporto Ferro	177				196
Terminali Italia S.r.l.	1				15
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	7	94		687	40
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	822	12.031	13.264	31.221	1.894
Mercitalia Transport e Service S.r.l.	74	5.652		15.418	436
Mercitalia Terminal S.p.A.		14		14	
Mercitalia Rail Srl (b)	41.322	8.492		5.303	55.618
Ferservizi S.p.A. (b)	388	15.135		65.667	2.216
Metropark S.p.A.		67		147	
GS Rail	60	2.711		22.296	114
GS Immobiliare	2	319		1.485	2
Centostazioni S.p.A. (b)	63	1.101		10.283	172
Busitalia - Sita Nord (b)	571	3.198		6.494	470
Busitalia Veneto (b)	12	57		53	12
Busitalia Rail Service (b)	74	37.740		43.035	699
Fercredit S.p.A. (b)	15	60.156		192	1

Denominazione	(in migliaia di euro)				
	31.12.2017			2017	
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Costi	Ricavi
Italferr S.p.A. (b)	1.129	457	3.426		1.321
Infrastructure Eng. Services			103		
Netinera Deutschland GmbH	986				5.029
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	38	650	186	392	122
Trainose SA Ellenic	11				11
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	6	22		226	17
<b>Altre parti correlate</b>	<b>1.306</b>	<b>58.217</b>	<b>6.544</b>	<b>55.819</b>	<b>5.855</b>
Fondi pensione		10		23.567	
Gruppo Enel	135	(2.119)	173	(342)	16
Gruppo Eni	(35)	462		868	553
Gruppo Finmeccanica	35	44.883	6.371	28.887	3.496
Gruppo GSE	1	3		18	22
Gruppo Invitalia	10			2	124
Gruppo CDP	314	14.934		133	124
Gruppo IPZS	65	1		1	121
Gruppo Poste	13	29		352	2
Fondazione FS	768	14		2.333	1.397
<b>TOTALE</b>	<b>280.976</b>	<b>430.219</b>	<b>25.375</b>	<b>1.299.363</b>	<b>394.384</b>

## Rapporti finanziari

Denominazione	(in migliaia di euro)					
	31.12.2017			2017		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
<b>Imprese controllate</b>	<b>16.474</b>	-	-	-	<b>166</b>	<b>71</b>
Trenitalia UK					166	
Thello S.a.s.	16.474					71
<b>Imprese a controllo congiunto</b>	<b>2.166</b>	-	-	-	-	-
Trenord S.r.l.	2.166					
<b>Controllanti</b>	<b>684</b>	<b>6.211.508</b>	-	-	<b>48.370</b>	<b>8.200</b>
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	684	6.211.508			48.370	8.200
<b>Altre imprese consociate</b>	-	-	-	-	<b>57</b>	-
Fercredit S.p.A.					57	-
<b>TOTALE</b>	<b>19.324</b>	<b>6.211.508</b>	-	-	<b>48.593</b>	<b>8.271</b>

### 43. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 2.307.792 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 (2.157.897 mila euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (149.895 mila euro).

### 44. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

#### Gennaio

- L'11 gennaio Trenitalia ha sottoscritto con la Regione Veneto il nuovo contratto per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (periodo 2018-2032).
- Il 12 gennaio Trenitalia ha sottoscritto con la Regione Liguria il nuovo contratto per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (periodo 2018-2032).
- 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 presumibilmente assegnate nel corso del 2018.
- Nel mese di gennaio è stata comunicata da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferma delle due licenze di trasporto ferroviario di cui la Società è titolare, a conclusione del riesame quinquennale che ha accertato il mantenimento dei requisiti previsti dalla normativa vigente.
  - Licenza n. 14/N per l'espletamento di servizi di trasporto nazionale passeggeri.
  - Licenza n. 1 per l'espletamento di servizi di trasporto internazionale passeggeri e merci.

#### Febbraio

- Il 9 febbraio l'Autorità dei Trasporti al termine di un procedimento di consultazione con gli *stakeholders*, ha approvato con Delibera n. 16/2018 l'atto di regolazione che stabilisce le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia (nazionali e regionali) connotati da obblighi di servizio pubblico (OSB). Tali condizioni minime di qualità, fissate dall'Autorità, si applicano su tutto il territorio nazionale e tutti i servizi ferroviari con OSB, comprese, le ferrovie cosiddette ex concesse tenendo conto delle caratteristiche di domanda e di offerta (ad esempio le fasce orarie di fruizione del servizio).
- In data 14 febbraio è stato siglato un accordo tra Trenitalia e l'Associazione I Borghi più Belli d'Italia con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio di arte, cultura, ambiente e tradizioni presente nei piccoli centri raggiungibili con il treno. Sono previste, a tal fine, iniziative congiunte di promozione turistica e marketing territoriale quali ad esempio promozione sia sugli schermi delle self-service di Roma Termini che sul palisendo video a bordo dei treni regionali. Trenitalia è stata così designata Railway Official Carrier de "I Borghi d'Italia".

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

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2017, evidenzia un utile netto di 276.241.638,08 euro, che si propone di destinare come segue:

- Riserva Legale pari a 13.812.081,90 euro
- Riserva di Utili portati a nuovo pari a 262.429.556,18 euro.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

**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 2017**

1. I sottoscritti Orazio Iacono e Francesca Serra, 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 2017.

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, 06 marzo 2018

Amministratore Delegato



.....

(Ing. Orazio Iacono)

Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari



(Dott.ssa. Francesca Serra)





*Il Collegio Sindacale*

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Responsabile

General Counsel Affari Societari e *Compliance*

Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 - Roma

All. 1

Si trasmette, per il deposito ai sensi di legge, la relazione di questo Collegio  
Sindacale al bilancio di esercizio 2017.

Il Presidente

*Il Collegio Sindacale*

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE  
ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI DELLA SOCIETA' TRENITALIA  
SPA RELATIVA AL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2017**

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2017 l'attività del collegio sindacale è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di comportamento del collegio sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

Vi rammentiamo che il collegio sindacale attualmente in carica è stato nominato con Assemblée ordinaria del 2 maggio 2017.

**§ Attività di vigilanza**

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2017 il collegio sindacale ha vigilato sull'osservanza della legge e dello Statuto e sui principi di corretta amministrazione.

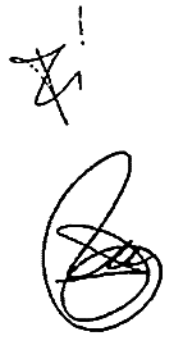
Abbiamo partecipato alle assemblee dell'azionista ed alle riunioni del consiglio di amministrazione, in relazione alle quali, sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilevato violazioni della legge e dello statuto, né operazioni manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il collegio sindacale ha svolto, altresì, otto riunioni di vigilanza.

Abbiamo acquisito dagli amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla

Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma

Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
Società con unico unico soggetto alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma  
Cap. Soc. Euro 1.417.782.000,00 ex  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. e P. Iva 05403151003 R.F. A. 883047



società e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Si rammenta che, a far data dal 1° gennaio 2017, ha avuto effetto l'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda denominato Cargo di Trenitalia Spa a Mercitalia S.r.l., in qualità di società beneficiaria.

Abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali, partecipando anche alle riunioni del Comitato Audit e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

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 di documentazione 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.

Il collegio ha incontrato il soggetto incaricato della revisione legale dei conti e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione.

Nel corso dell'esercizio il collegio ha acquisito informazioni dall'Organismo di Vigilanza di cui al D.Lgs. 231/2001 e non sono emerse criticità rispetto alla corretta attuazione del modello organizzativo che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Non sono pervenute denunce ex art. 2408 c.c..

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilasciati dal collegio sindacale pareri scritti previsti dalla legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiederne menzione nella presente relazione.

#### § Bilancio di esercizio

Abbiamo esaminato il bilancio di esercizio chiuso il 31 dicembre 2017 in merito al quale riferiamo quanto segue.



Non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale e sulla generale conformità alla normativa applicabile per quanto concerne la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

## § Conclusioni

Per quanto sopra, anche 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 2017 come redatto dagli Amministratori.

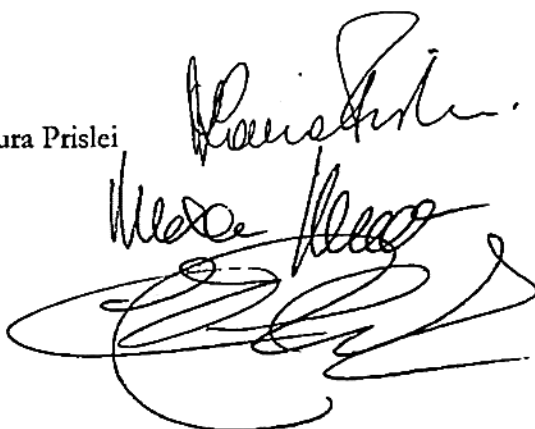
Roma, 19 marzo 2018.

IL COLLEGIO SINDACALE

Il Presidente dott.ssa Maria Laura Prislei

Dott. Davide Franco

Dott. Fabio Mastrangelo

The image shows three handwritten signatures in black ink. The top signature is the most legible, appearing to read 'Prislei'. Below it are two more signatures, one of which is more stylized and overlaps with the one below it. The signatures are positioned to the right of the typed names of the board members.



KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Ettore Petrolini, 2  
00197 ROMA RM  
Telefono +39 06 80961.1  
Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto: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 sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2017, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

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 2017, 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.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "*Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio*" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Trenitalia S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Altri aspetti**

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note al bilancio 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.



***Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Trenitalia S.p.A. per il bilancio d'esercizio***

Gli Amministratori 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 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

***Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio***

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;



- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

## Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

### *Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10*

Gli Amministratori della Trenitalia S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2017, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2017 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2017 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 19 marzo 2018

KPMG S.p.A.

Benedetto Gamucci  
Socio