

TRENITALIA S.p.A
RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE
AL 31 DICEMBRE 2018



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

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:

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

Collegio Sindacale:

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

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	6
Principali indicatori.....	10
Principali eventi dell'anno	11
Quadro macroeconomico.....	14
Andamento dei mercati di riferimento	17
Rapporto con i clienti	18
Andamento economico e situazione patrimoniale - finanziaria.....	24
Risorse umane.....	39
Politica ambientale e sicurezza	44
Investimenti	56
Fattori di rischio.....	57
Rapporti con parti correlate.....	59
Il gruppo trenitalia	60
Azioni proprie	65
Altre informazioni	65
Evoluzione prevedibile della gestione	68

Prospetti Contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria	71
Prospetto di conto economico.....	72
Prospetto di conto economico complessivo	73
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto.....	74
Rendiconto finanziario.....	75

Note esplicative al bilancio d'esercizio

Premessa	76
Criteri di redazione del bilancio	76
Principi contabili applicati	77
Relazione finanziaria annuale 2018	4

Gestione dei rischi finanziari	103
Informativa sullo stato patrimoniale	108
Informativa sul conto economico	129
Passività e attività potenziali	142
Compensi amministratori e sindaci	144
Compenso alla società di revisione	145
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento	145
Parti correlate.....	147
Garanzie	151
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	152
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	153

Lettera del Presidente

Egregio Signor Azionista,

il 2018 ha visto attenuarsi – a livello globale – gli impulsi espansivi registrati nello scorso anno.

L'andamento incerto dell'economia ha influenzato anche il sistema dei trasporti, toccando, in particolare, la domanda di trasporto ferroviario.

In questo contesto, Trenitalia ha registrato ricavi operativi in crescita dell'1%, confermando il superamento della quota di 5,3 miliardi di euro registrato nel 2017; di contro, a livello di margini, l'EBITDA, positivo per 1,483 miliardi di euro, è risultato in calo del 6,4% rispetto al 31 dicembre 2017, mentre l'utile netto si è attestato a 256,8 milioni di euro circa (-7%).

L'andamento dell'EBITDA ha risentito in negativo, dal lato dei costi, di due elementi di natura esogena relativi alle novità legislative introdotte in materia di oneri per energia elettrica da trazione e alla rivisitazione del sistema tariffario del pedaggio ferroviario. L'insieme di tali elementi ha determinato un impatto negativo per circa 115 milioni di euro. Al netto di tali elementi esogeni la performance della gestione industriale è risultata in sostanziale tenuta rispetto al 2017.

Va, poi, messa in evidenza la crescita dei proventi derivanti dal traffico regionale (+2,4%) – per il quale il *management* è stato impegnato nella sottoscrizione di numerosi contratti di servizio, portando avanti, al contempo, importanti programmi di contrasto all'evasione e all'elusione tariffaria e confermando gli investimenti per l'efficientamento del materiale rotabile – parzialmente compensata da un rallentamento del comparto a mercato Long Haul (-0,3%), dove si conferma crescente la spinta concorrenziale, soprattutto a livello di *pricing*.

Ciò nonostante, nel corso del 2018, Trenitalia ha continuato, in primo luogo, a portare avanti il proprio programma di investimenti in materiale rotabile; sono state, infatti, completate le consegne di 11 convogli elettrici "Jazz" ed è stato autorizzato l'acquisto di ulteriori 14 convogli "Swing". Inoltre, sono state avviate le commesse per l'acquisto di ulteriori 144 convogli elettrici ad alta capacità ("Rock") e 109 convogli a media capacità ("Pop").

Sono state altresì sviluppate attività di assistenza alla clientela, sia a bordo che a terra, dando vita al *Customer Care Regionale*. Questi nuovi servizi di assistenza si inseriscono – unitamente alla crescente puntualità del servizio e alla costante attenzione alla sicurezza, alle nuove tecnologie e alla sostenibilità dei nostri mezzi – in un percorso teso a migliorare sempre più il *comfort* dei milioni di clienti che, quotidianamente, usufruiscono del trasporto regionale.

L'intera organizzazione aziendale profonde, infatti, ogni giorno il proprio massimo impegno per cercare di soddisfare al meglio le esigenze dei nostri viaggiatori, in linea con gli obiettivi del Piano Industriale 2019-2023, nel quale sono definite linee strategiche basate su:

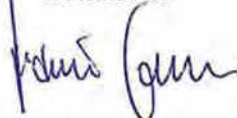
- un nuovo modello industriale, orientato alla massimizzazione dell'efficienza operativa in ambito manutenzione, logistica industriale e canali di vendita;
- la "*digital transformation*", focalizzata sulla omnicanalità, sull'interazione con il cliente *one-to-one* e sull'*Internet of Things*;
- la sicurezza, attraverso presidio costante di tecnologie, governance, cultura e formazione;
- la sostenibilità ambientale, l'efficienza energetica della trazione e degli impianti industriali, la riduzione dei consumi idrici e della produzione di rifiuti, il *green procurement* e l'ampliamento delle iniziative a favore di una mobilità multimodale integrata.

L'implementazione di tale Piano Industriale consentirà – con il costante impegno del nostro personale, cui sento di dover riconfermare un particolare ringraziamento – il rafforzamento dei fondamentali economici della Società, unitamente ad un pieno e sostenibile sviluppo e alla creazione di valore, oltre che per l'Azionista, per l'intera collettività.

Occorre infatti tenere a mente che il costante miglioramento dei nostri servizi ferroviari può fornire un contributo determinante allo sviluppo, anche culturale e sociale, del nostro Paese, favorendo, tra l'altro, la diretta connessione umana, elemento quest'ultimo che non deve perdere la propria centralità anche in un'epoca caratterizzata sempre più da strumenti di contatto digitale.

In questo sfidante percorso – nel quale sarà determinante anche l'ausilio di tutti gli attori coinvolti – Trenitalia è pronta, nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, a impegnarsi con la massima dedizione.

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 di 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** = $(v\text{-km}/\text{treni-km})$ esprime il numero di viaggiatori-km per treno-km vale a dire quante persone in media trasporta un treno.
- **Contratti di servizio:** Contratti tra la committenza pubblica (Regioni o Stato) e Trenitalia SpA per le attività di trasporto.
- **ERTMS (*European Rail Traffic Management System*):** sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.
- **ETCS (*European Train Control System*):** sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC. I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali e innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).
- **GSM-R *Global System for Mobile Communication-Railways*:** *standard* internazionale di telefonia mobile, basato sulla tecnologia GSM, per le comunicazioni principalmente fra treni e centri di controllo che trasmette su una banda di frequenze in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie; è una parte dell'ERTMS.

- **Load factor** = $(v\text{-km}/\text{postokm})$ esprime il cosiddetto fattore di riempimento, ossia l'occupazione media di un treno rispetto ai posti disponibili.
- **MEF**: Ministero dell'economia e delle finanze
- **MIT**: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- **SCMT**: Sistema di Controllo Marcia Treno. Prima fase funzionale dell'ATC che consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita dalla linea sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.
- **Terminal**: infrastruttura idonea al trasporto intermodale, per lo più adatta allo scambio tra vettori di grandi unità di carico, senza o con magazzini di modesta superficie.
- **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($v\text{-km}$).
- **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 corrente.

Relazione sulla gestione

Principali indicatori

	Consuntivo 2018	Consuntivo 2017
HIGHLIGHTS ECONOMICI <i>(importi in milioni di euro)</i>		
Ricavi operativi	5.367,9	5.312,7
Costi Operativi	(3.884,2)	(3.727,0)
EBITDA	1.483,7	1.585,7
EBIT	386,1	399,1
Risultato Netto d'Esercizio	256,8	276,2
INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI		
ROI	4,3%	4,4%
ROS	7,2%	7,5%
NAT	0,60	0,59
INDICATORI DI REDDITIVITA'		
Personale (FTE)	27.422	27.639
TrKm/Addetto (mgl)	9,01	8,79
Ricavi operativi/Addetto	195.752	192.218
EBITDA Margin	27,6%	29,8%
INDICATORI FINANZIARI <i>(importi in milioni di euro)</i>		
Posizione Finanziaria Netta	5.904,8	6.885,4
D/E	2,21	2,85
Cash Flow Gestione Corrente	1.217	533
Investimenti	(798)	(940)
Ammortamenti /Investimenti	1,3	1,2
Fabbisogno Finanziario	980,5	(158,4)

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

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, alla gara per il *franchising* ferroviario della *West Coast*, che sarà presumibilmente assegnata nel corso del 2019.
- 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.
- Ripartito il tour #La Musica sta Cambiando: la campagna di comunicazione dei nuovi treni regionali ROCK e POP. Il viaggio, iniziato a fine 2017, è proseguito nel corso del 2018 nelle piazze di: Genova, Roma, Verona, Palermo, Reggio Calabria, Bari, Trieste ed Ancona e andrà avanti anche nel 2019 nelle principali piazze italiane. Nel "villaggio #lamusicastacambiando" tutti hanno avuto la possibilità di toccare con mano, in anteprima, i modelli dei treni e scoprirne le caratteristiche innovative, accompagnati da animazione, musica e attività di *engagement*. "La Musica Sta Cambiando", ha l'obiettivo di rilanciare il sistema ferroviario regionale e di sviluppare la mobilità collettiva integrata, portando a conoscenza del grande pubblico l'enorme sforzo in termini di investimenti che la società sta realizzando e che si tradurrà nel sostituzione di gran parte del materiale rotabile.

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. Tali condizioni, fissate dall'Autorità, si applicano su tutto il territorio nazionale e tutti i servizi ferroviari con obblighi di servizio pubblico, 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 paliseno video a bordo dei treni regionali. Trenitalia è stata così designata Railway Official Carrier de "I Borghi d'Italia".

Maggio

- Il 22 maggio è stato siglato il nuovo contratto tra Trenitalia e la Regione Sicilia per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (periodo 2017-2026).
- A fine Maggio sono state presentate le novità apportate dall'ultima *release* dell'*App* Trenitalia. Migliorano i servizi già disponibili, come l'acquisto e il cambio del biglietto, le notifiche *push* sullo stato e l'andamento dei treni (prima e dopo essere saliti a bordo), la mappatura dei posti e le operazioni di fatturazione; ulteriori informazioni di rapida acquisizione sulla circolazione dei treni, offerte personalizzate per viaggiare a prezzi convenienti, processi di acquisto più semplici e veloci. L'ultima release della App Trenitalia conferma una strategia che punta a una relazione diretta "one2one" con i clienti, per migliorare la *customer experience* e soddisfare al meglio le esigenze di chi fruisce dei servizi offerti da Trenitalia.

Giugno

- Il 12 giugno è stato sottoscritto il nuovo contratto tra Trenitalia e la Regione Puglia per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (periodo 2017-2032).
- La società, nell'ambito del *Rail Supply Industry Expert Group Meeting*, è stata indicata dalla Commissione Europea come esempio di *best practice* nel panorama europeo per l'acquisto di materiale rotabile nell'ambito del contesto regolatorio degli appalti nel settore ferroviario in Italia.
- Il 22 giugno è stato sottoscritto il nuovo contratto tra Trenitalia e la Regione Lazio per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (periodo 2018-2032).

Luglio

- Il 5 luglio è stato presentato Mare il secondo travel book del trasporto regionale dopo l'uscita di quello dedicato ai Borghi, presentato con l'associazione I Borghi più belli d'Italia. Il progetto intende far conoscere a tutti i clienti del trasporto regionale, i tanti meravigliosi luoghi che si possono scoprire e godere in treno, valorizzandoli quindi in chiave di mobilità sostenibile e conveniente, rinunciando allo stress dell'auto.
- A partire dall'ultima decade di luglio il Portale Frecce si è arricchito di nuovi servizi di intrattenimento forniti in collaborazione con *partner* RAI e TIM. L'intrattenimento digitale a bordo delle Frecce AV di Trenitalia è diventato ancora più ricco di contenuti multimediali, che guardano con particolare attenzione alle famiglie in viaggio, regalando emozioni a piccoli e grandi.
- Il 27 luglio è stato sottoscritto il nuovo contratto tra Trenitalia e la Regione Umbria per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale di durata quindicennale (periodo 2018-2032).

Agosto

- L'8 agosto è stato siglato l'accordo tra Trenitalia, Regione Friuli Venezia Giulia e Ferrovie Slovene SZ per l'attivazione del servizio ferroviario che collega Lubiana a Trieste/Venezia.
- Nel corso del mese è stata sottoscritta la *partnership* fra Trenitalia e Mytaxi per garantire una mobilità integrata *door to door*, dal primo all'ultimo miglio. Per tutto il mese di ottobre, infatti, i clienti Trenitalia che hanno comprato un biglietto del treno da o per Roma, Milano o Torino hanno avuto la possibilità di

acquistare anche un *voucher mytaxi* del valore di 10 euro a soli 5 euro, risparmiando così il 50% del costo totale del buono che, una volta acquistato, resterà valido per una corsa in taxi pagata tramite App fino al 30 giugno 2019.

Ottobre

- Il 15 ottobre, la società Trenitalia c2c, controllata da Trenitalia UK, è stata nominata la migliore compagnia ferroviaria della Gran Bretagna ai *National Transport Awards*. Alla presenza del Segretario di stato per i trasporti della Gran Bretagna, Chris Grayling, i giudici del premio *Rail Operator of the Year* hanno sottolineato i miglioramenti dei servizi per i passeggeri da quando Trenitalia ha completato l'acquisizione di c2c, nel febbraio del 2017. In particolare, hanno evidenziato i miglioramenti a seguito della fornitura di 60 nuovi treni Bombardier Aventura, dell'implementazione di un migliore sistema di rimborso in caso di ritardi e cancellazioni dei treni, e del lancio della connessione Wi-Fi gratuita per tutti i passeggeri.

Novembre

- Il 16 novembre nella stazione di Roma Termini è stato presentato il primo servizio di *customer care* d'Europa dedicato in esclusiva a chi viaggia a bordo dei treni regionali. L'iniziativa coinvolge 520 ferrovieri che daranno assistenza in tutto il Paese nelle principali stazioni e su circa 100 mila convogli.
- Il 27 novembre a Trenitalia è stato aggiudicato il servizio di trasporto ferroviario in Valle d'Aosta, per 5 anni (prorogabili di ulteriori 5) e per un importo complessivo di 179 milioni di euro. Nella seduta pubblica al termine del procedimento previsto dalla disciplina di gara di verifica della congruità dell'offerta, quella di Trenitalia è stata confermata come la migliore. L'offerta presentata da Trenitalia aveva già ottenuto nel luglio 2018 il massimo del punteggio sia tecnico sia economico, con conseguente obbligo per Regione Autonoma Valle d'Aosta di avviare il procedimento di verifica della sostenibilità dell'offerta, conclusosi positivamente.

Dicembre

- In data 5 dicembre 2018 l'ART ha pubblicato la delibera 120/2018 avente ad oggetto le metodologie e i criteri per garantire l'efficienza della gestione dei servizi ferroviari regionali. Tale delibera si pone l'obiettivo di garantire l'efficienza e l'efficacia dei servizi di trasporto ferroviario regionale attraverso la definizione dei KPI industriali e gestionali in un'ottica di progressiva efficacia ed efficienza dei risultati di gestione e introduce specifici obblighi per le imprese ferroviarie in materia di contabilità regolatoria, separazione contabile e relativa consuntivazione.
- In data 18 dicembre la controllata C2C è stata premiata quale Compagnia Ferroviaria più puntuale del Regno Unito con circa il 95,7% dei treni arrivati puntuali. Tale risultato è ancor di più prestigioso se confrontato con la media nazionale inglese di tutti gli operatori che si è fermata all'80,9%.
- La Legge di Bilancio 2019 (Legge 30 dicembre 2018, n. 145) approvata dal parlamento a ridosso della fine dell'anno ha confermato anche per il 2019 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.

QUADRO MACROECONOMICO

L'andamento dell'economia internazionale è stato caratterizzato nel corso dell'anno dalla mancanza di regolarità e dal rallentamento della crescita di alcune economie avanzate. Sul finire dell'anno alcuni elementi - la *Brexit*, la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, il crollo del prezzo del petrolio - hanno accentuato la percezione di una più imminente frenata dell'economia. Secondo le più recenti previsioni di Prometeia, il Pil mondiale è cresciuto allo stesso ritmo dell'anno precedente (+3,7%), mentre il commercio mondiale ha subito un'attenuazione dopo il forte slancio registrato nel 2017, a causa dell'intensificarsi delle misure protezionistiche. Il prezzo del petrolio *Brent* è gradualmente aumentato nel corso del 2018, salendo al di sopra degli 80 dollari USA al barile.

In prospettiva le proiezioni indicano che la crescita mondiale dovrebbe rallentare ancora, +3,3% nel 2019, e mantenersi più o meno stabile nei due anni successivi, mentre l'indebolimento della domanda globale e l'impatto dei dazi dovrebbe mantenere il commercio mondiale su livelli modesti.

Tra i paesi ad economia avanzata l'economia degli Stati Uniti ha proseguito su un sentiero di crescita sostenuto e uniforme a tutte le componenti della domanda. Favorita dalla riforma fiscale e dall'aumento della spesa pubblica l'economia americana ha registrato l'anno migliore degli ultimi dieci in termini di crescita del Pil (+2,9%). La dinamica dei consumi delle famiglie, beneficiando del positivo andamento del tasso di occupazione (+3,9) e di una crescita salariale in accelerazione, si è mantenuta ad un ritmo medio annuo intorno al 3%.

Dati economici mondiali		2018	2017
		<i>(variazioni % su anno precedente)</i>	
PIL			
	Mondo	3,7	3,7
	Paesi avanzati	2,1	2,3
	USA	2,9	2,2
	Giappone	0,7	1,9
	Area euro	1,9	2,5
	Paesi emergenti	4,6	4,6
	Cina	6,6	6,8
	India	7,8	6,4
	America Latina	0,9	1,0
	Petrolio (<i>Brent</i> dollari per barile)	72,0	54,9
	Commercio mondiale	4,1	4,8

Fonte dati: Prometeia dicembre 2018

L'economia del Giappone ha evidenziato una contrazione, con un calo generalizzato dell'andamento dei principali indicatori economici sul quale ha pesantemente influito il disastroso terremoto di Osaka e le alluvioni estive. Il rallentamento del Pil, dall'1,9% del 2017 allo 0,7% del 2018, e la bassa inflazione (+1%), ben al di sotto del target ufficiale del 2%, depone in favore della prosecuzione di una politica monetaria accomodante.

Complessivamente il tasso di crescita delle economie dei paesi industrializzati è stato del 2,1% contro il 2,3% dell'anno precedente. Nelle economie emergenti la crescita è stata influenzata dal rialzo dei tassi di interesse, dall'incertezza relativa alle politiche commerciali e dall'indebolimento della sostenuta espansione dell'economia

cinese degli anni passati. Tuttavia, l'espansione economica si è rafforzata in India, sostenuta dalla domanda interna assicurata dalla imponente spesa pubblica, ed è rimasta comunque sostenuta in Cina. Il Pil della Cina, pur mostrando una marginale decelerazione rispetto all'anno precedente (6,6% del 2018 contro il 6,8% del 2017), è rimasto in linea con gli obiettivi fissati dalle autorità governative grazie alla solidità dei consumi e al sostegno di politiche espansive per stabilizzare la crescita. Il quadro congiunturale si è rafforzato in Russia, riflettendo i rialzi delle quotazioni petrolifere e dalla crescita della domanda interna. In Brasile, dopo gli effetti negativi provocati dallo sciopero dei trasportatori e l'incertezza politica, l'economia ha mostrato, sul finire dell'anno, segnali di ripresa: la crescita del Pil (+1,2%) è rimasta in linea con quella dell'anno precedente, sostenuta dai consumi, dalle migliori condizioni del mercato del lavoro e da una politica monetaria accomodante, a fronte di pressioni inflazionistiche che permangono su livelli contenuti.

Dati economici Area Euro	2018	2017
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,9	2,5
Germania	1,5	2,5
Francia	1,5	2,3
Italia	0,9	1,6
Spagna	2,5	3,0
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,7	1,5
Germania	1,8	1,7
Francia	2,1	1,2
Italia	1,2	1,2
Spagna	1,8	2,0

Fonte dati: Prometeia dicembre 2018

Nell'area dell'euro il ritmo di espansione dell'economia si è ridotto più di quanto atteso. La crescita del Pil si è fermata all'1,9%; da un lato sostenuta dalla domanda interna, dall'altro contrastata dalla forte decelerazione del commercio mondiale che ha indebolito la componente estera della domanda stessa.

La situazione del mercato del lavoro, nonostante la flessione della crescita economica, ha continuato a migliorare anche nel 2018, con un tasso di disoccupazione sceso all'8,0%. L'aumento del prezzo del petrolio ha determinato un aumento dell'inflazione che, misurata sull'indice armonizzato dei prezzi al consumo, è risultata in media dell'1,7% mentre l'inflazione di fondo, che non tiene conto dei prezzi dell'energia e dei prodotti alimentari, è rimasta relativamente contenuta.

In Germania, a causa della sostanziale caduta della produzione di autovetture, il Pil, in rallentamento rispetto al 2017, è cresciuto dell'1,5%, principalmente grazie ai consumi e alla domanda interna. In rallentamento anche l'economia della Francia (+1,6%) che ha scontato, oltre alla debolezza della domanda interna, l'impatto negativo delle recenti proteste dei gilet gialli. L'economia della Spagna, anche per il 2018 la più dinamica tra le

economie dell'area euro, ha mantenuto la sua fase espansiva (+2,5%) seppur mostrando una tendenza alla moderazione nella sua crescita.

L'economia italiana

L'attenuarsi degli impulsi espansivi del 2017 – crescita economica globale, basso prezzo del petrolio, politica monetaria espansiva - nel corso del 2018 ha indebolito progressivamente la crescita dell'economia italiana, che ha risentito in particolare del rallentamento del commercio mondiale. L'incremento congiunturale del prodotto interno lordo ha comunque fatto registrare nel primo trimestre una variazione positiva dello 0,3%, grazie al sostegno della domanda interna, per poi proseguire nel secondo trimestre ad un ritmo leggermente inferiore (+0,2%), registrando un rallentamento della produzione industriale. Nei mesi estivi è proseguito il rallentamento dell'economia portando a una contrazione, seppur lieve, del prodotto dello 0,1% in un contesto esterno caratterizzato dai condizionamenti delle tensioni protezionistiche, dall'incertezza degli effetti dell'uscita della Gran Bretagna dall'UE, dal rialzo del prezzo del petrolio. Tale rallentamento è stato principalmente dovuto alla contrazione della domanda interna a fronte di un leggero miglioramento delle esportazioni. Il quadro congiunturale non è migliorato negli ultimi mesi dell'anno, anche se la graduale normalizzazione nel settore automobilistico ha contribuito – secondo le più recenti stime - a un modesto recupero della crescita economica nel quarto trimestre (+0,1%). Alla luce degli andamenti congiunturali, la previsione di crescita del Pil sarà dello 0,9%, grazie alla tenuta della domanda interna e alla spesa per investimenti, sia pur con un contributo negativo della domanda estera netta.

2018				
PIL e componenti principali	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
<i>(variazioni % su anno precedente)</i>				
PIL	0,3	0,2	-0,1	0,1
Domanda interna	0,3	0,7	-0,2	0,1
Spesa delle famiglie	0,4	0,0	-0,1	0,1
Spesa delle AP e ISP	0,0	0,2	0,0	0,1
Investimenti fissi lordi	-0,8	2,8	-1,1	0,7
Costruzioni	0,1	0,7	0,5	0,4
Altri beni di investimento	-1,4	4,5	-2,2	1,0
Importazioni di beni e servizi	-2,6	2,4	0,8	1,2
Esportazioni di beni e servizi	-2,3	0,6	1,1	1,2

Fonte dati : Prometeia dicembre 2018

La debolezza della fase ciclica e gli effetti del rallentamento dei prezzi dei beni energetici degli ultimi mesi dell'anno hanno contribuito a determinare una bassa intensità inflattiva: in media annua i prezzi al consumo

hanno registrato una crescita dell'1,2% e l'inflazione di fondo, al netto degli energetici e degli alimentari freschi, è stata pari a +0,7%. Positivo l'andamento dell'occupazione, con una crescita su base annua dello 0,4%, pari a 99 mila unità (Istat, novembre 2018) e un tasso di disoccupazione che è sceso al 10,5%.

Per il 2019, una prosecuzione della crescita congiunturale con la stessa intonazione degli ultimi trimestri rimane la previsione più probabile, con una la crescita del Pil di circa lo 0,5%.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO E DEL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE 2018

L'andamento incerto dell'economia del Paese ha influenzato nel corso del 2018 anche il sistema dei trasporti, sia nel settore delle merci che in quello dei passeggeri.

In particolare per il trasporto viaggiatori, il 2018 ha mostrato una espansione la modalità aerea e un andamento più incerto per le altre. I viaggiatori transitati nei 38 scali italiani monitorati da Assaeroporti sono stati infatti circa 173 milioni nel periodo gennaio-novembre, corrispondenti ad un incremento del 5,7% su base annua. Questa crescita è stata determinata in particolare dal traffico internazionale, sia da quello interno alla Unione Europea (+5,4%) che da quello extra UE (+7,1), a fronte di una crescita del segmento nazionale del 3,1%. Lo scalo di Roma Fiumicino è risultato al primo posto per passeggeri movimentati, 40 milioni, seguito da Milano Malpensa con 23 milioni di passeggeri. Sul versante del trasporto su gomma, la componente veicolare leggera autostradale a pedaggio ha subito un calo generalizzato dello 0,1% nel periodo da gennaio a settembre rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. Positivo invece l'andamento del trasporto marittimo crocieristico, che ha avuto una crescita dell'8,6% dei passeggeri movimentati nei porti italiani (imbarchi, sbarchi, transiti). Al primo posto per frequentazione di passeggeri è risultato il porto di Civitavecchia con circa 2,4 milioni e a seguire il porto di Venezia con 1,4 milioni.

In calo il mercato delle auto, sul quale incombe tuttora anche l'ombra dell'ecotassa inserita nella Legge di bilancio 2019. Diverse variabili hanno reso altalenante l'andamento del mercato, in particolare determinando incertezza sull'orientamento dell'alimentazione da scegliere per i veicoli nuovi, come ad esempio l'introduzione della nuova procedura di omologazione europea WLTP su consumi ed emissioni e il blocco del traffico di alcune amministrazioni cittadine. In questo contesto, le immatricolazioni dell'anno 2018 hanno registrato un calo del 3,1% su base annua.

I risultati di traffico delle principali imprese ferroviarie europee

Il rallentamento dell'economia in Europa ha influito anche sulla domanda di trasporto ferroviario. In base ai dati provvisori disponibili alla data di redazione della presente relazione, il settore ferroviario passeggeri ha subito un'attenuazione della crescita dei volumi di traffico. In particolare, la domanda di mobilità, nei paesi europei, è cresciuta solo dello 0,3% in termini di viaggiatori km. Tra le più importanti imprese ferroviarie la tedesca DB AG si è distinta per una crescita del 3,3% seguita dalla spagnola Renfe SA con un incremento dei volumi di traffico di circa il 3%. In calo la francese SNCF con una diminuzione del 5%.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Passeggeri - Mercato

Il 2018 è stato caratterizzato da un contesto fortemente competitivo del segmento Alta Velocità caratterizzato dalla politica di *pricing* messa in campo dal *competitor*, fortemente aggressiva e imponderabile rispetto al passato, con gap di prezzo sulla direttrice Venezia (41% sulla dorsale RM-VE e fino al 72% sulla MI-Ve) e con l'incremento dell'offerta del *competitor*.

La politica di *pricing* per tutti i prodotti del segmento è stata condotta in continuità in una logica di *premium price* offrendo alla clientela la consolidata struttura di gamma: Base, Economy e Super Economy, mix di flessibilità e convenienza. Nel corso del 2018, sui treni Frecciarossa, Frecciargento e Freccia Bianca per il biglietto Base è stata introdotta l'applicazione di differenti livelli di prezzo (c.d. *multipricing*), differenziati a seconda delle giornate e del riempimento dei treni; tale particolarità è già presente per le offerte *Economy* e *SuperEconomy*. Inoltre, il limite di età per l'ottenimento della CartaFreccia *Young* è passato da 26 a 30 anni, ciò al fine di intercettare le richieste di mobilità di una sempre maggiore platea di clienti.

Accanto alla gamma di riferimento sono confermate le offerte dedicate a specifici target di clientela: 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 30* 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 Carnet viaggi (da 10 e 3 viaggi). Nel corso del 2018, è stata lanciata l'offerta Insieme, ideata per i gruppi composti da 2 a 5 persone, che offre la possibilità di viaggiare con il 30% di sconto.

In relazione alle nuove rotte (nuovi collegamenti Torino/Milano-Venezia) e all'aumento dei collegamenti Roma-Venezia e al relativo lancio commerciale, nel corso dell'estate 2018 sono state proposte al mercato due offerte commerciali: Super Venezia e Super Padova che offrivano la possibilità di viaggiare da/per Venezia e Padova con uno sconto del 50% nonché Carnet viaggi a prezzi speciali (10 viaggi al prezzo di 5) per i viaggiatori frequenti sulla Milano - Venezia e su tutte le fermate intermedie (Brescia, Verona, Vicenza, Padova).

Nel corso del 2018 sono state organizzate campagne di incentivo all'acquisto utilizzando codici promozionali abbinati a talune feste/eventi e sono state confermate le 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 euro viaggi 120 euro).

Servizi *ancillary* e intermodali.

Nel corso del 2018 sono stati confermati e incrementati i servizi *ancillary* e intermodali disponibili alla clientela che rappresentano un valore aggiunto nella scelta di Trenitalia. Sono state confermate le partnership relative ai principali servizi alla clientela quali, ad esempio, i servizi di hotel *booking*, di autonoleggio, di trasporto bagagli e di parcheggio nei pressi delle stazioni.

Il processo di acquisto è stato integrato per fornire al cliente la possibilità di selezionare contestualmente al biglietto ferroviario anche altri servizi quali l'accesso al FRECCIACLUB, l'utilizzo dell'Area meeting FR e il pasto a bordo.

Nel corso del 2018 sono state inoltre sviluppate nuove partnership connesse con l'intermodalità attraverso:

- l'attivazione alla vendita integrata di voucher per la percorrenza del così detto "ultimo miglio" (es: Mytaxi, ACTV VELA, ZIG ZAG scooter sharing) nel percorso di acquisto sui canali Trenitalia;
- l'attivazione di nuove partnership in modalità *white label* (sito co-branded) per altre tipologie di servizi (es: NCC Frecciatransfer, Eventi culturali e sportivi, Visite guidate a misura di bambini)
- è stata inoltre estesa alla vendita in modalità voucher, la vendita abbinata (ai possessori di biglietti per treni Freccia e ai soci CartaFRECCIA) e integrata nel percorso di acquisto Trenitalia di biglietti scontati (-20%) per i bus turistici CitySightSeeing delle principali città italiane.

In generale, i risultati qualitativi raggiunti nell'anno possono essere così sintetizzati: la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 96,3% (97,9% nel 2017)¹. I dati di soddisfazione della clientela, sempre del segmento Mercato, rilevati da soggetti indipendenti esterni alla Società, evidenziano, a fine anno, un andamento del livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 94,3%, in linea con quello dell'anno precedente (94,4% nel 2017).

• Frecciarossa

Le principali novità di offerta apportate dell'anno 2018 per i treni Frecciarossa sono sintetizzabili nelle seguenti linee di azione:

- Rafforzamento della *leadership* sulla rotta Dorsale, con un incremento di frequenza principalmente focalizzato nelle fasce orarie di inizio/fine giornata al fine di offrire alla clientela nuove opportunità di viaggio con una estensione del tempo a disposizione a destinazione (es. nuovo treno Milano-Roma/Napoli/Salerno delle 5:30, nuova coppia Firenze-Milano con arrivo a Milano alle 7:45 e ripartenza alle 20:50, nuovo treno Milano-Torino delle 7, nuove partenze serali giornaliere da Milano e da Roma delle 21, una nuova coppia Roma-Venezia, prolungamenti mirati a Salerno Torino di treni esistenti);
- Potenziamento della rotta Trasversale, con utilizzo del prodotto di punta ETR1000 ed incremento della frequenza di collegamento (es. nuova coppia Milano-Venezia e nuovi ingressi a Venezia S. Lucia per treni precedentemente la by-passavano);
- Maggiore presidio dei bacini strategici con l'attivazione di nuovi collegamenti verso l'aeroporto di Fiumicino e l'attivazione di collegamenti diretti Perugia-Milano e Genova-Milano/Venezia;
- Potenziamento network e collegamenti estivi; grazie al prolungamento a Sapri di una coppia Frecciarossa nei fine settimana estivi, nuova coppia di treni Milano – Ancona, con fermate a Rimini, Riccione, Pesaro per il target vacanziero da Milano/Bologna.

Sulla flotta Frecciarossa, inoltre, è terminato il progetto di *upgrading* dei treni ETR500 con l'installazione di nuovi modem 4G più performanti ed in grado di lavorare sulle nuove bande LTE, al fine di migliorare il servizio

¹ Al riguardo si precisa che tale indicatore non considera i treni giunti oltre l'orario previsto per cause non imputabili a Trenitalia.

di connessione *Internet WiFi*. E' stato avviato il progetto di installazione su tutti i treni ETR 1000 di nuovi *router* che permettono la coesistenza di SIM di più operatori nazionali al fine di garantire lungo tutto il percorso il miglior segnale dati disponibile.

Sono state portate avanti attività di consolidamento del portale di bordo (Portale FRECCE) con l'introduzione di nuove funzionalità tra cui: *smart login*, accesso multidevice e eliminazione della *login* per la fruizione dei contenuti di intrattenimento. Il *beauty contest*, per l'individuazione del nuovo *content provider* per la fornitura dei contenuti di intrattenimento del portale FRECCE e monitor di bordo, è stato affidato a RAI e TIM. In seguito a tale contratto, è stata inserita una nuova sezione "Bambini".

Oltre alla consueta attività di ottimizzazione e continuo arricchimento dei palinsesti dei monitor di bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento, sono state lanciate le nuove grafiche della sezione infoviaggio e l'inserimento del multilingua automatico. E' stata introdotta, nella schermata prossima stazione, l'informazione del binario programmato. Inoltre, sono stati inseriti contenuti georeferenziati con info sui principali collegamenti con indicazione dei mezzi pubblici in partenza dalle principali stazioni FS e brevi contenuti video di intrattenimento (es. cartoni).

La percentuale dei treni Frecciarossa giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti, è risultata a fine anno del 97,0% (98,28% nel 2017) in lieve peggioramento rispetto all'anno precedente².

I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti indipendenti esterni alla Società, evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 95,4%, analogo al precedente esercizio (95,4%).

- **Frecciargento**

Nel 2018 l'offerta Frecciargento è stata caratterizzata dal:

- potenziamento dell'offerta della rotta Tirrenica Sud con il passaggio da 2 a 4 collegamenti al giorno tra Roma e Reggio Calabria (via Napoli Afragola);
- avvio del servizio commerciale nella stazione di Trieste Airport (dal 19 marzo) con l'attivazione della fermata su 2 collegamenti Roma-Trieste e vv;
- attivazione di 2 nuovi collegamenti giornalieri Roma-Vicenza e vv;
- Potenziamento bacini estivi con:
 - o Attivazione della fermata estiva di Maratea il fine settimana su 1 collegamento Roma-Reggio di Calabria e vv.
 - o Aumento delle fermate estive su Monopoli sui collegamenti Roma-Lecce e vv. con 2 nuove fermate

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 96,4% (98,6% nel 2017)³.

² Al riguardo si precisa che tale indicatore non considera i treni giunti oltre l'orario previsto per cause non imputabili a Trenitalia.

³ Al riguardo si precisa che tale indicatore non considera i treni giunti oltre l'orario previsto per cause non imputabili a Trenitalia.

I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 91,7% (92,9% nel 2017).

- **Frecciabianca**

Nel 2018 l'offerta Frecciabianca ha interessato le seguenti direttrici:

- Adriatica con 11 coppie di treni FB 414;
- Tirrenica Nord con 6 coppie di treni ETR 460
- Tirrenica Sud con 2 coppie di treni ETR 470
- Roma – Ravenna con una 1 coppia di treni ETR 460

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 94,2% (97,2% nel 2017) in diminuzione rispetto all'anno precedente⁴. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 91,7% (91,5% nel 2017).

- **Internazionale**

Il 2018 ha visto l'attivazione di una nuova destinazione internazionale: Francoforte, raggiungibile direttamente da Milano in treno Eurocity, tale collegamento è gestito dalla Società in cooperazione con le Imprese Ferroviarie SBB e DB.

L'Eurocity Venezia-Zurigo, già attivato a Giugno 2017 come collegamento periodico nel fine-settimana, è stato confermato con periodicità giornaliera per tutto il 2018.

L'offerta dedicata per le scuole, *School Group Europa*, è stata estesa anche alle nuove destinazioni tedesche Friburgo e Francoforte. E' stata inoltre attivata, anche per i viaggi su EC Italia-Svizzera, la possibilità di pre-riservare posti per i viaggi di gruppo.

- **Freccialink**

E' proseguito il consolidamento del prodotto intermodale treno+bus di Trenitalia lanciato nel 2016, attraverso una sempre maggiore focalizzazione sui bacini turistici non direttamente connessi al network AV.

Sono stati confermati i collegamenti periodici per la montagna (Courmayeur, Cortina d'Ampezzo, Madonna di Campiglio) incrementando la gamma con le nuove rotte per la Val Gardena e la Val di Fassa e inserendo fermate mirate per offrire una maggiore copertura del territorio (es. Tai e S. Vito di Cadore, Pinzolo).

Confermate e migliorate anche le rotte per il mare (Sorrento, Gallipoli, Piombino), con nuove fermate a Cecina e a Pompei e l'attivazione di nuovi collegamenti per Otranto e Ugento/S. Maria di Leuca.

E' stata lanciata la nuova rotta Catanzaro-Lamezia in connessione con i Frecciargento per Roma ed implementato l'arretramento ad Assisi della rotta Perugia-Firenze.

⁴ Al riguardo si precisa che tale indicatore non considera i treni giunti oltre l'orario previsto per cause non imputabili a Trenitalia.

Passeggeri Servizio Universale

Dal primo gennaio 2017 è stato sottoscritto un nuovo Contratto di Servizio 2017-2026 per i servizi ferroviari di media/lunga percorrenza assoggettati ad Obbligo di Servizio Pubblico. I servizi rientrati nel perimetro oggetto di Contratto sono tutti con *brand Intercity* per complessivi 25,1 milioni di treni*km.

Per il 2018 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 94,0, la stessa percentuale era del 96,4 nel 2017⁵. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano, a fine anno, un livello di gradimento del viaggio nel suo complesso pari al 85,8% (87,8% nel 2017).

Trasporto Regionale

Il 2018 ha visto la sottoscrizione di numerosi contratti di servizio con affidamento diretto, in particolare con le Regioni Veneto, Liguria, Puglia, Umbria e Lazio della durata di quindici anni, mentre con la Regione Siciliana della durata di dieci anni. È stato inoltre aggiudicato a Trenitalia il servizio ferroviario regionale per il periodo 2019 - 2028, che la regione Autonoma Valle d'Aosta ha assegnato con procedura ad evidenza pubblica.

Di seguito la rappresentazione grafica della situazione contrattuale dei Contratti di servizio con le Regioni.



Sono in fase di negoziazione i Contratti di servizio con affidamento diretto con la Regione Calabria, Marche, Campania e Toscana per quindici anni, mentre sono continuate le attività di negoziazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'affidamento diretto di un nuovo contratto di servizio, relativo ai soli servizi

⁵ Al riguardo si precisa che tale indicatore non considera i treni giunti oltre l'orario previsto per cause non imputabili a Trenitalia.

cosiddetti Indivisi dell'area nord-est (prevalentemente Verona-Brennero e Trieste-Venezia), che attende di essere sottoscritto dal 2005, nonché per la ricognizione dei servizi resi dal 2009 in poi congiuntamente con il MIT e il MEF. Infatti, la Società in questi anni ha erogato i relativi servizi sulla base di 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 ancora inseriti nel perimetro del contratto originario.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 - 5 minuti è risultata pari al 97,6%, in ulteriore miglioramento rispetto allo scorso anno (97,1%)⁶.

I dati di *Customer Satisfaction* hanno registrato ulteriori progressi: il gradimento del viaggio nel suo complesso da parte della clientela ha raggiunto l'84,5% nel 2018 rispetto al l'82,7% del 2017 e, più in particolare, la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali ha conosciuto un rilevante incremento, passando dal 70,3% del 2017 al 73,5% del 2018.

In tale contesto, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza di viaggio sono state numerose le nuove iniziative avviate, sia dal punto di vista dell'informazione che dell'acquisto dei biglietti, sempre verso una completa digitalizzazione e smaterializzazione del biglietto:

- è stato modificato il modello di calcolo delle tariffe per viaggi tra due o più regioni, dopo un ampio ed approfondito lavoro nell'ambito della Conferenza delle Regioni e Province Autonome, che ha portato ad una riduzione delle tariffe di abbonamento mensile e annuale;
- è stata ulteriormente ampliata la tipologia di biglietti ed abbonamenti in vendita presso la rete delle *self service* e 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.

Contestualmente prosegue l'impegno alla lotta all'evasione e all'elusione con l'attività dei Pool Regionali e di quello Nazionale itinerante che, in collaborazione con Polfer e Protezione Aziendale, svolgono attività di controlleria a bordo treno. Da ottobre 2018 poi tali presidi si sono evoluti valorizzando e sviluppando l'attività di assistenza alla clientela, sia a bordo che a terra del personale, dando vita al *Customer Care Regionale* (Assistenza e Sicurezza). I nuovi servizi di *customer care*, sono stati pensati per il milione e seicentomila clienti che, quotidianamente, usufruiscono dei servizi regionali. La prima fase ha interessato sperimentalmente i pendolari del Lazio, nelle tre stazioni di Roma di Tiburtina, Termini e San Pietro, e i passeggeri del Leonardo Express e in Liguria. Ma il servizio è diventato progressivamente una realtà strutturale in tutta Italia.

Inoltre, si è dato grande rilievo alla mobilità *leisure*, con diverse collaborazioni ed attività:

- si è ulteriormente intensificata l'attività tesa alla sottoscrizione di accordi commerciali e di *co-marketing*, tra cui quello con la FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta e quello con *Slow Food*, la grande associazione internazionale *no profit* impegnata a ridare il giusto valore al cibo nel rispetto di persone, ambiente e tradizioni locali, con la realizzare e promozione di una collana di brochure formato tascabile con itinerari eno-gastronomici realizzati ad hoc sulle tratte regionali;
- si sono realizzati i *travel book*, in stile guida di viaggio che raccolgono, in base a diversi temi, le principali località e attrazioni turistiche direttamente raggiungibili con i treni regionali, nell'arco di una passeggiata di 1,5/2 km dalla stazione.

⁶ Al riguardo si precisa che tale indicatore non considera i treni giunti oltre l'orario previsto per cause non imputabili a Trenitalia.

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".

La Società ha applicato l'IFRS 9 e l'IFRS 15 al 1° gennaio 2018, sulla base dei metodi di transizione adottati le informazioni comparative non sono state rideterminate, tuttavia sono state operate delle riclassifiche dei dati 2017 al fine di consentire una più agevole comparazione dei dati.

<i>importi in milioni di Euro</i>	2018	2017	Variazione	Delta %
Ricavi operativi	5.367,9	5.312,7	55,2	1,0%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.206,5	5.163,2	43,3	0,8%
- Altri proventi	161,4	149,5	11,9	8,0%
Costi operativi	3.884,2	3.727,0	157,2	4,2%
- Costo del personale	1.687,0	1.677,9	9,1	0,5%
- Altri costi netti	2.197,2	2.049,1	148,1	7,2%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.483,7	1.585,7	(102,0)	-6,4%
Ammortamenti	1.061,0	1.085,7	(24,7)	-2,3%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	36,6	79,6	(43,0)	-54,0%
Accantonamenti per rischi ed oneri	0,0	21,3	(21,3)	-100,0%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	386,1	399,1	(13,0)	-3,3%
(Proventi) ed oneri finanziari	86,9	73,2	13,7	18,7%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	299,2	325,9	(26,7)	-8,2%
Imposte sul reddito	42,4	49,7	(7,3)	-14,7%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	256,8	276,2	(19,4)	-7,0%

L'esercizio 2018 registra un Risultato netto positivo pari a 256,8 milioni di euro rispetto ad un risultato positivo del 2017 di 276,2 milioni di euro (-7%).

Il Margine Operativo Lordo (EBITDA) evidenzia un decremento di circa 102,0 milioni di euro, passando da 1.585,7 milioni di euro del 2017 a 1.483,7 milioni di euro del 2018 (-6,4%), così come è in flessione (-2,2%) rispetto all'anno precedente l'incidenza del Margine operativo lordo (EBITDA) che passa al 27,6% rispetto al 29,9% fatto registrare nel 2017.

L'andamento dell'EBITDA ha risentito in negativo, dal lato dei costi operativi, di due elementi di natura esogena. Il primo elemento ha riguardato le modifiche intervenute nel corso del 2017 con riferimento ai costi dell'energia elettrica da trazione introdotte dalla legge 20/11/2017 n. 167, applicata con effetto retroattivo che

ha inciso positivamente sul valore dell'EBITDA 2017 per circa 78,9 milioni di euro mentre il secondo elemento è quello relativo all'introduzione del nuovo sistema tariffario del pedaggio che ha comportato, a parità di volumi e mix di offerta 2017, un incremento del costo del pedaggio per circa 36 milioni di euro che ha interessato principalmente tutte le direttrici di traffico non in competizione. L'insieme degli elementi sopracitati ha determinato un impatto negativo rispetto ai costi operativi del 2018 per circa 115 milioni di euro. Al netto di tali elementi esogeni la *performance* della gestione industriale è risultata in sostanziale tenuta rispetto al 2017.

Dal lato dei ricavi operativi il 2018 si è caratterizzato per un'ulteriore intensificazione della competizione sulle direttrici AV sia in conseguenza del potenziamento dell'offerta del perimetro servizi 2017 da parte del concorrente che dell'ingresso sulla direttrice di traffico Trasversale Padana. Tali azioni del *competitor* di sensibile incremento dell'offerta sono state supportate altresì da politiche di *pricing* fortemente aggressive ed imponderabili rispetto al passato. Per contro si registra una sensibile crescita della domanda di mobilità in ambito del Trasporto Passeggeri Regionale e conseguente incremento del volume dei ricavi da traffico.

L'andamento dell'EBITDA è stato parzialmente assorbito dalla dinamica degli ammortamenti e svalutazioni che hanno ridotto l'impatto sull'EBIT che si attesta a 386,1 milioni di euro, in calo rispetto allo scorso esercizio (399,1 milioni di euro), con un'incidenza sui ricavi operativi pari al 7,2%, anch'esso in lieve calo rispetto all'esercizio precedente (7,5%).

Ricavi operativi

Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un incremento dello 0,8 % attestandosi, a fine esercizio, a 5.206,5 milioni di euro rispetto ai 5.163,2 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2018	2017	Differenza %
Ricavi da Traffico	2.961,9	2.960,4	0,1%
Ricavi da Contratto di Servizio	2.040,1	2.003,3	1,8%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	204,5	199,5	2,5%
Totale	5.206,5	5.163,2	0,8%

Ricavi da Traffico

I ricavi da traffico complessivamente rimangono sostanzialmente invariati (+0,1%) con incrementi rilevanti che hanno riguardato prevalentemente il traffico passeggeri Regionale (+36,2 milioni di euro pari al +3,8%), parzialmente compensato dalla riduzione in ambito traffico passeggeri *Long Haul* (-34,9 milioni di euro, pari ad un -1,7%).

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 36,8 milioni di euro (+1,8%) rispetto all'esercizio precedente. Tale variazione riguarda sia la Divisione Passeggeri Media e Lunga percorrenza (+13,9 milioni di euro) sia la Divisione Passeggeri Trasporto Regionale (+23,1 milioni di euro).

I corrispettivi del contratto di servizio della Media Lunga Percorrenza riflettono l'adeguamento del corrispettivo previsto contrattualmente per l'anno 2018 per 16,2 milioni di euro, al netto delle penali stimate, al fine di neutralizzare l'incremento dei costi di pedaggio, a seguito dell'entrata in vigore del nuovo sistema tariffario, per garantire l'equilibrio economico finanziario del contratto di sostenere il Piano degli investimenti nel segmento del Servizio Universale finalizzato ad 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 1.684,5 milioni) registrano un incremento pari a circa 23,1 milioni di euro: la variazione positiva è dovuta all'aumento dei corrispettivi previsti dai nuovi contratti finalizzato a garantirne l'equilibrio economico finanziario e sostenere l'incremento di offerta e l'ingente Piano di Investimenti per il rinnovo ed ammodernamento della flotta per meglio rispondere alle esigenze dei clienti.

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 5,0 milioni di euro rispetto al 2017. Tale variazione deriva prevalentemente dal corrispettivo per il contratto attivo sottoscritto con il Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (+8,7 milioni di euro) per la messa a disposizione del sistema di soccorso, non presente nel precedente esercizio, parzialmente compensato decremento della voce vendita di materiali di scorta (-3,3 milioni di euro).

Altri Proventi

Gli Altri Proventi registrano un incremento di 11,8 milioni di euro rispetto al 2017. Di seguito si riportano le principali variazioni:

- incremento irregolarità di viaggio per 3,5 milioni di euro;
- Incremento di indennizzi assicurativi per 2,4 milioni di euro;
- adeguamento non ricorrente del valore delle Carte Libera circolazione utilizzate dalle Società del Gruppo per circa 5,5 milioni con impatto negativo nel precedente esercizio

Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un incremento, rispetto al 2017, pari a 157,2 milioni di euro (+4,2%).

Il **costo del personale** registra un incremento di 9,1 milioni di euro (+0,5%). Tale incremento è l'effetto combinato di alcuni fattori di segno contrapposto, quali:

- maggiori costi per 10,0 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, dell'adeguamento per coprire gli oneri stimati relativi all'incremento medio 2018 e delle maggiori prestazioni aggiuntive del personale. A tale incremento va ad aggiungersi il maggior costo per complessivi 5,1 milioni di euro riconducibile prevalentemente agli sgravi contributivi ricevuti nel 2017 ma non nel 2018. I suddetti incrementi sulla componente dei costi unitari sono stati parzialmente assorbiti da una riduzione del costo unitario degli oneri per 9,0 milioni di euro e da una riduzione degli oneri per ferie maturate e non godute di 4,4 milioni di euro. Complessivamente la dinamica relativa alle componenti del costo unitario ha determinato, complessivamente, un effetto netto incrementativo di soli 1,7 milioni di euro;
- maggiori costi per 0,9 milioni di euro relativi alle dinamiche delle FTE che, pur registrando riduzione di 217 risorse dell'organico medio (FTE), ha determinato un incremento in termini di costo a seguito del differente mix di turnover che ha riguardato i diversi processi aziendali;
- maggiori costi collegati al personale per 5,4 milioni di euro di cui 5,7 milioni di euro per lavoro interinale e rinnovo vestiario, parzialmente compensati dal decremento di altre nature di costo per 0,3 milioni di euro;
- maggiori accantonamenti per il contenzioso del lavoro per 1,2 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 148,1 milioni di euro (+7,2%). Come già rappresentato, l'andamento degli altri costi dell'esercizio 2018 ha risentito negativamente di due elementi esogeni il primo ha riguardato il 2017 che 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 derivante da quanto previsto dai provvedimenti legislativi adottati in materia a fine 2017. Il secondo elemento esogeno ha invece interessato il 2018 per effetto dell'entrata in vigore del nuovo regime tariffario dei costi unitari di accesso all'infrastruttura che, a parità di volumi 2017, ha determinato un incremento del costo del pedaggio stimato in circa 36 milioni di euro. Pertanto, al netto di questi fattori di natura esogena l'incremento degli altri costi è stata pari a 27,4 milioni di euro.

Tale incremento è riconducibile principalmente ai maggiori costi sopportati per sostenere l'incremento dell'offerta nei Servizi AV del Long Haul e a quanto previsto dai contratti di servizio stipulati con le Regioni italiane per il servizio di trasporto pubblico.

L'incremento dell'offerta ha determinato complessivamente un aumento dei costi per 40,5 milioni di euro di cui 24,3 milioni per costi di accesso dell'infrastruttura, euro 6,5 milioni per costi delle pulizie, euro 6 milioni per costi di manutenzione e 3,7 milioni di euro per costi di servizi di *caring* a bordo treno alla clientela.

Al fine di sostenere il fatturato e contrastare la concorrenza sono altresì incrementati i costi per attività di comunicazione esterna (pubblicità, *marketing* e rappresentanza) per 7,7 milioni di euro così come quelli legati ad incentivare canali di vendita esterni per 3,9 milioni di euro.

Si registrano inoltre i seguenti incrementi:

- costi unitari dell'energia da trazione con un impatto di 18,7 milioni di euro;
- costi per attività di manovra per 8,3 milioni di euro a seguito esternalizzazione delle attività e recupero risorse in ambito dei processi di manutenzione e di condotta
- costi dei servizi informatici per 5,9 milioni di euro per crescita dei volumi e per interventi di manutenzione evolutiva sui sistemi in esercizio;

A fronte di tali incrementi si registrano le principali seguenti riduzioni:

- costi per i servizi di movimentazione materiali nell'ambito del reticolo manutentivo per 4,8 milioni di euro
- costi per rottamazione materiali di magazzino ed accantonamento per svalutazione magazzino per 16 milioni di euro
- costi per il traghettamento per 4 milioni di euro a seguito dell'entrata in vigore del nuovo sistema di tariffazione delle corse mare;
- costi per il servizio di accompagnamento notte per 3,1 milioni di euro a seguito dell'entrata a regime del nuovo contratto;
- costi per nolo di materiale rotabile e canoni di locazione immobili per 5 milioni di euro;
- oneri assicurativi per 3,4 milioni di euro;
- minusvalenze legate ai processi di demolizione e smaltimento rotabili e ricambi per 9,7 milioni di euro;
- oneri non ricorrenti per 8,3 milioni di euro riferibili principalmente ad accantonamenti rischi effettuati nell'esercizio precedente.

Ammortamenti

Gli ammortamenti si riducono di 24,7 milioni di euro rispetto al 2017 per un minore impatto tra asset entrati in esercizio e quanto giunto al termine della vita utile nel corso del 2018. Su tale voce ha inciso in aumento, per circa 27,2 milioni di euro, il processo di ammortamento accelerato per adeguare la vita utile economico/tecnica di alcune tipologie di materiale rotabile per i quali è prevista nel prossimo quinquennio l'uscita dal processo produttivo, in relazione alla sostituzione progressiva del suddetto materiale.

Svalutazioni e perdite di valore

Le svalutazioni e perdite di valore sono pari a 36,6 milioni di euro e si riducono di 42,9 milioni di euro, le stesse si riferiscono principalmente a svalutazione del materiale rotabile, a seguito della prosecuzione del processo di dismissione di rotabili risultati obsoleti sia tecnicamente che commercialmente.

Accantonamenti

La voce, pari a zero, si decrementa di 21,3 milioni di euro per la rilevazione nel precedente esercizio dell'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 evidenzia una variazione negativa (-13,7 milioni di euro) rispetto all'esercizio precedente. Tale risultato deriva dall'effetto combinato dal decremento dei proventi finanziari per 17,7 milioni di euro, parzialmente compensato della riduzione degli oneri finanziari per circa 4 milioni di euro.

Il decremento dei proventi finanziari è dovuto alla rilevazione nel 2017 di plusvalenze da cessione di partecipazioni per 7,3 milioni di euro derivante dalla cessione della controllata Serfer S.r.l. (ridenominata poi Mercitalia Shunting & Terminal), nonché da minori interessi attivi relativi al credito IVA (-4,2 milioni di euro) quale diretta conseguenza dell'esaurimento del credito verso l'erario a fronte dei rimborsi ottenuti. Si segnala, inoltre, la presenza, nell'esercizio 2017 di partite di competenza di esercizi precedenti per interessi rilevati (circa 3,5 milioni di euro) nei confronti della Regione Liguria a fronte di un piano di liquidazione di contributi in conto impianti di 50 milioni di euro in 24 anni. Si segnalano, infine, i minori dividendi distribuiti dalla società Trenord per -0,4 milioni di euro.

La riduzione degli oneri finanziari per 4 milioni di euro circa, invece, è prevalentemente riferita:

- alla diminuzione degli oneri finanziari a servizio del debito per 2,3 milioni di euro. Tale variazione è dovuta alla riduzione degli oneri finanziari sul breve termine (-5,3 milioni di euro) parzialmente compensata dall'incremento degli oneri finanziari del debito a medio e lungo termine (+3 milioni di euro);
- alla riduzione dell'*Interest cost* del TFR per circa 2,1 milioni di euro e alla variazione positiva del *Time value* dei derivati (2,9 milioni di euro);
- alla rilevazione a conto economico dell'incremento per 2,2 milioni di euro della svalutazione della partecipazione Thello SA.
- all'incremento delle perdite su cambi per 1,1 milioni di euro;

Imposte sul reddito

Il carico fiscale del periodo si riduce di 7,3 milioni di euro. Il decremento è dovuto ai seguenti fattori:

- riduzione delle imposte sul reddito per 8,1 milioni di euro riferibile per -5,3 milioni di euro all'IRES e per 2,8 milioni di euro all'IRAP, tale risultato è ascrivibile al minor risultato ante imposte e, per la sola IRES, ai benefici derivanti dalle agevolazioni "superammortamento" (Legge 28 dicembre 2015, n. 2018) e "Iperammortamento e Superammortamento 4.0" (Legge 232/2016).
- variazione netta negativa delle imposte differite e anticipate pari a 2,5 milioni di euro, relativa principalmente all'adeguamento delle imposte differite attive dell'anno (2,5 milioni di euro).
- si segnala, infine, la variazione positiva per 1,5 milioni di euro, correlata ad adeguamento di stime del carico fiscale 2017.

Stato patrimoniale riclassificato

<i>importi in milioni di Euro</i>	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	563,1	964,6	(401,5)
Altre attività nette	(321,7)	(236,1)	(85,6)
Capitale circolante	241,4	728,5	(487,0)
Immobilizzazioni tecniche	9.136,8	9.447,6	(310,9)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	57,5	57,5	(0,0)
Capitale immobilizzato netto	9.194,2	9.505,1	(310,9)
TFR	(624,8)	(708,1)	83,3
Altri fondi	(238,2)	(222,3)	(15,9)
TFR e Altri fondi	(863,1)	(930,5)	67,4
CAPITALE INVESTITO NETTO	8.572,6	9.303,1	(730,5)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	1.429,6	1.660,5	230,9
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	4.475,3	5.224,9	749,6
Posizione finanziaria netta	5.904,8	6.885,4	(980,5)
Mezzi propri	2.667,8	2.417,8	250,0
TOTALE COPERTURE	8.572,6	9.303,1	(730,5)

Capitale investito Netto

Il Capitale Investito Netto registra un decremento di 730,5 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017. Tale diminuzione è dovuta al decremento del capitale circolante per 487,1 milioni di euro e del capitale immobilizzato per 310,9 milioni di euro, parzialmente compensati dal decremento del TFR e altri Fondi per 67,4 milioni di euro.

Il **Capitale Circolante netto gestionale** si decrementa di 401,5 milioni di euro; tale variazione è dovuta prevalentemente a:

- decremento di circa 390,2 milioni di euro dei crediti commerciali; tale variazione è essenzialmente dovuta all'incasso dei crediti nei confronti del MEF sia per corrispettivi da contratto di servizio della Media e Lunga Percorrenza (- 284 milioni di euro), riferibili ai crediti fatturati per l'anno 2017, nonché all'incasso relativo alle prestazioni del contratto di servizio del Trasporto Regionale (-79,4 milioni di euro), quest'ultimo inerente le prestazioni rese nel anno 2014. A tale decremento va aggiunta la diminuzione dei crediti verso le Regioni (-122 milioni di euro) per Contratti di Servizio che passano dai 793,5 milioni di

euro di fine 2017 ai 671,5 milioni di euro alla fine del 2018. In tale ambito si segnala, altresì, che la componente scaduta dei crediti verso le Regioni (pari a circa 256,46 milioni di euro) resta sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente (264,74 milioni di euro).

- si evidenzia, infine, che i valori dei debiti commerciali e delle rimanenze restano sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente (-11,3 milioni di euro rispetto al 2017).

Le **Altre Attività (Passività) Nette**: si decrementano di 85,6 milioni di euro, prevalentemente per:

- effetto della variazione della posizione IVA per -104,1 milioni di euro derivante, principalmente, dai rimborsi ricevuti nel corso dell'esercizio (142,2 milioni di euro) e relativi alla liquidazione da parte dell'erario del credito chiesto a rimborso maturato nel corso del IV° trimestre 2016 e del I° trimestre 2017 parzialmente compensati da:
- decremento del credito per imposte anticipate per 6,5 milioni di euro.
- riduzione dei debiti diversi di circa 27 milioni di euro riferibile prevalentemente alla diminuzione dei debiti fiscali verso la Controllante per consolidato fiscale per 11,7 milioni di euro e dei debiti verso il personale per 6,9 milioni di euro relativi al fondo bilaterale a fronte di progetti che stanno volgendo a conclusione.

Capitale Immobilizzato Netto: registra un decremento di 310,9 milioni di euro, dovuto principalmente alla variazione netta tra gli ammortamenti e svalutazioni di periodo per 1.097,4 milioni di euro e gli investimenti effettuati nel corso del semestre per 797,9 milioni di euro; le altre variazioni (alienazioni, dismissioni, etc.) sono pari ad euro 11,3 milioni di euro.

TFR e Altri fondi: i Fondi si riducono di 67,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2017; tale variazione è dovuta principalmente a:

- decremento del Fondo TFR e altri benefici ai dipendenti per 83,3 milioni di euro in conseguenza dell'utilizzo del Fondo TFR per 90,5 milioni di euro per cessazioni del rapporto di lavoro (compresi i trasferimenti intersocietari) e anticipazioni corrisposte, parzialmente compensati dalla rilevazione dell'*Interest cost* per 7 milioni di euro;
- incremento degli altri fondi per 16 milioni di euro dovuto principalmente all'incremento del Fondo Rischi per 13,6 milioni di euro.

Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 5.904,8 milioni di euro, registrando complessivamente, nel corso del 2018, un miglioramento di circa 980,5 milioni di euro. La gestione corrente ha generato un "flusso di cassa" positivo per 1.217,4 milioni di euro assorbito per 304,4 milioni di euro dal pagamento degli investimenti (al netto della manutenzione straordinaria ciclica) e per 71,3 milioni di euro dalla gestione finanziaria, mentre ha beneficiato per circa 150 milioni di euro riferibili a rimborsi IVA (142,2 milioni di euro) e incassi di crediti per contributi in conto investimento (8 milioni di euro).

La Società, nel corso del 2018, ha fatto altresì fronte al rimborso di prestiti a medio lungo termine in scadenza per circa 776 milioni di euro.

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.

	2018	2017	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	2.667,8	2.417,8	250,0
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	(18,8)	(30,4)	11,6
Patrimonio netto civilistico	2.649,0	2.387,4	261,6

I mezzi propri esposti nel riclassificato si incrementano di 250 milioni di euro per effetto delle seguenti variazioni:

- rilevazione del risultato economico del periodo pari a 256,7 milioni di euro;
- decremento del Patrimonio Netto per 1,3 milioni di euro a seguito della prima adozione dell'IFRS 9;
- decremento della riserva per utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, pari a 1,8 milioni di euro;
- riduzione di 3,6 milioni di euro correlata alla variazione del debito per derivati inclusi nei mezzi propri (11,6 milioni di euro) al netto della riserva di *Cash Flow Hedge* sui derivati stessi, comprensiva dell'effetto fiscale (8 milioni di euro).

Informativa per Unità di Business

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

- Passeggeri *Long Haul*
- Passeggeri Regionali

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>	2018	2017	Variazione	%
Ricavi Operativi	2.498,5	2.505,7	-7,2	-0,3
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.319,1	2.337,6	-18,5	-0,8
- Altri proventi	179,4	168,1	11,3	6,7
Costi Operativi	(1.765,3)	(1.709,8)	-55,5	3,2
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	733,2	795,9	-62,7	-7,9
Ammortamenti e Svalutazioni	(541,5)	(572,0)	30,5	-5,3
Risultato Operativo (EBIT)	191,8	223,9	-32,1	-14,3

L'unità di *business* *Passeggeri Long Haul* chiude l'esercizio con un risultato operativo di 191,8 milioni di euro, in diminuzione rispetto al precedente esercizio (-32,1 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia, anch'esso, un sensibile decremento passando da 795,9 milioni di euro del 2017 a 733,2 milioni di euro del 2018; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi per il 2018 si attesta al 29,3%, in diminuzione rispetto al 31,8% fatto registrare nel 2017.

L'andamento dell'EBITDA della Divisione ha risentito in negativo di due fattori esterni: il primo elemento ha riguardato le modifiche intervenute nel corso del 2017 con riferimento ai costi dell'energia elettrica da trazione introdotte dalla legge 20/11/2017 n. 167, applicata con effetto retroattivo che ha inciso positivamente sul

valore dell'EBITDA 2017 per circa 78,9 milioni di euro, mentre, il secondo elemento è quello relativo all'introduzione del nuovo sistema tariffario del pedaggio che ha comportato, a parità di volumi e mix di offerta 2017, un incremento del costo del pedaggio per circa 30 milioni di euro che ha interessato principalmente tutte le direttrici di traffico non in competizione.

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.

	2018	2017	Delta %
Ricavi Operativi (euro/milioni)	2.499	2.506	-0,3%
Viaggiatori km (milioni):	20.595	20.306	1,4%
- di cui Servizio a mercato*	16.828	16.303	3,2%
- di cui Servizio Universale contribuito	3.768	4.003	-5,9%
Treni km (migliaia)	90.303	87.506	3,2%
- di cui Servizio a mercato*	64.933	62.034	4,7%
- di cui Servizio Universale contribuito	25.370	25.472	-0,4%

(*) 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 diminuzione complessiva di 7,2 milioni di euro (-0,3%) rispetto al 2017. 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 2018 ha risentito della domanda di mobilità stabile conseguente ad un graduale peggioramento del quadro macroeconomico, dell'incremento di offerta del competitor (+10 treni su dorsale MI/TO e incremento progressivo su Venezia fino al raddoppio dal 1° Aprile con 8 treni e ingresso su Trasversale con 10 treni a maggio e 14 da cambio orario giugno) e della politica di pricing aggressiva del concorrente.

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

- il **Segmento Mercato** registra, complessivamente, un decremento del 1,3% pari a -22,4 milioni di euro, che deriva dalla riduzione dei ricavi dei prodotti "Freccia" (- 22,0 milioni di euro) a cui si aggiunge una conferma dei ricavi delle relazioni di traffico Internazionale e del *Charter* in linea con il 2017;
- il **Servizio Universale** evidenzia una riduzione dei ricavi complessivi per -4,5% pari a -12,5 milioni di euro in entrambi i servizi (Giorno -6,6 milioni di euro e Notte -5,9 milioni di euro).

I costi operativi della Divisioni Passeggeri *Long Haul* passano da 1.709,8 milioni di euro del 2017 a 1.765,3 con un incremento di 55,5 milioni di euro (+3,2%).

Il Costo del lavoro ha registrato un decremento complessivo di -2,5 milioni di euro riconducibile pressoché integralmente alla riduzione delle consistenze di personale (-2,9% rispetto al 2017) e all'incremento del costo unitario del lavoro per 2,1%, rispetto all'esercizio precedente.

L'andamento degli altri costi operativi, come già evidenziato, ha avuto un incremento per circa 58,0 milioni di euro rispetto al 2017 concentrati principalmente sul pedaggio 47,4 milioni di euro per il primo anno di applicazione del nuovo modello tariffario previsto dai nuovi provvedimenti legislativi e per l'aumento della produzione dei trenikm (+3,2%). Al netto di tale effetto i costi a treno km si sono ridotti riuscendo ad assorbire anche i maggiori costi per la maggiore produzione in particolare sui Servizi a mercato (+4,7%).

In tale ambito si segnalano i maggiori costi legati all'accesso all'infrastruttura (pedaggio, energia elettrica, servizi accessori) per 56,5 milioni di euro, ai costi di produzione (manutenzione, pulizia, gestione equipaggi) per 1,5 milioni di euro, ai servizi di Bordo per 3,8 milioni di euro per il servizio di ristorazione e *welcome-drink*, mentre, si riducono i costi dell'accompagnamento notte per 3,2 milioni di euro. Si segnala altresì l'incremento dei costi commerciali per 12,7 milioni di euro. La Divisione ha avviato ad inizio del 2018 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.

Il decremento degli ammortamenti per 30,5 milioni è riferibile sia alla riduzione per completamento del processo di ammortamento delle manutenzioni cicliche del materiale rotabile del segmento mercato per circa 22,6 milioni di euro sia per la riduzione di quello riferito ai rotabili in uso per lo svolgimento del Servizio Universale per 12,4 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>	2018	2017	Variazione	%
Capitale circolante netto	(428,9)	(53,1)	(375,8)	707,7
Capitale immobilizzato netto	3.998,7	4.311,9	(313,2)	(7,3)
Altri fondi	(208,0)	(226,6)	18,6	(8,2)
Capitale Investito Netto	3.361,8	4.032,2	(670,4)	(16,6)

Il Capitale Investito Netto si decrementa, rispetto al 31 dicembre 2017, di circa 670,4 milioni di euro, tale variazione è essenzialmente dovuta:

- all'incasso dei crediti nei confronti del MEF per corrispettivi da contratti di servizio relativi al credito maturato per le prestazioni inerenti la Media e Lunga Percorrenza (284 milioni di euro);
- alla diminuzione del capitale immobilizzato (-313,2 milioni di euro) dovuta alla variazione netta tra gli incrementi per investimenti e la riduzione per l'ordinario processo di ammortamento, svalutazione e rottamazione del materiale rotabile.

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>	2018	2017	Variazione	%
Ricavi Operativi	2.834,9	2.768,7	66,3	2,4
- Ricavi delle vendite e prestazioni	2.787,5	2.715,5	72,0	2,6
- Altri proventi	47,5	53,2	-5,7	-10,7
Costi Operativi	-2.084,5	-2.033,9	-50,5	2,5
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	750,5	734,7	15,7	2,1
Ammortamenti e Svalutazioni	-556,2	-538,0	-18,2	3,4
Risultato Operativo (EBIT)	194,3	196,8	-2,5	-1,2

L'unità di *business* Passeggeri Regionale chiude l'esercizio con un risultato operativo di 194,3 milioni di euro, in lieve diminuzione rispetto al precedente esercizio (196,8 milioni di euro). Il Margine Operativo Lordo evidenzia un incremento dell'ordine del 2,1%, passando da 734,7 milioni di euro del 2017 a 750,5 milioni di euro del 2018; l'incidenza del margine operativo lordo (EBITDA) sui ricavi operativi del 2018 si attesta nuovamente al 26,5%, stesso valore raggiunto nel 2017.

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

	2018	2017	Delta %
Ricavi Operativi (€/milioni)	2.834,9	2.768,7	2,39%
Viaggiatori-km (milioni)	18.854	18.704	0,80%
Treni-km (migliaia)	156.888	155.579	0,84%

I ricavi delle vendite e prestazioni del Trasporto Regionale registrano una crescita complessiva di 66,3 milioni di euro (+2,4%) rispetto al 2017. La componente più rilevante è rappresentata dai ricavi da traffico passeggeri che hanno registrato un incremento di circa 36,2 milioni di euro (pari al +3,8%) rispetto al precedente esercizio.

Tale incremento è stato generato sia da aumenti tariffari di modesta entità che dalle azioni di contrasto a forme di elusione ed evasione ricorrenti, attraverso l'attività di controllo del *Pool* Antievasione Nazionale / Regionale presso le stazioni e sui treni. Tale attività, come precedentemente descritto, dal mese di novembre

è stata potenziata sotto forma di "assistenza e sicurezza" per il trasporto regionale grazie all'ausilio di oltre 520 risorse sul campo.

Tra le tariffe, l'andamento positivo è attribuibile alla *performance* delle integrazioni tariffarie (+7,7% vs 2017) a beneficio della componente *core*, questo grazie ad azioni previste da alcune regioni come ad esempio l'Emilia Romagna che ha reso gratuito il trasporto nelle 13 zone tecniche metropolitane. Per quanto riguarda gli abbonamenti, gli incrementi registrati sono anche dovuti agli incentivi fiscali che ne permettono la deducibilità dai redditi delle persone fisiche.

Per quanto concerne i titoli di corsa semplice l'incremento è attribuibile da un lato al nuovo algoritmo della sovraregionale nonché alla buona *performance* dei prodotti *leisure* (STerre – Eventi culturali – musicali – fiere dove Trenitalia è sempre più presente come *Official Carrier*) e del Leonardo Express (+7,2% vs 2017)

Per quanto concerne la produzione, si riscontra un aumento dei Treni-km pari al 0,84%, concentrato in massima parte in Lazio, Toscana, Calabria, Friuli e Campania.

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 1.697,6 milioni) registrano un incremento, pari a circa 23,8 milioni di euro, essenzialmente dovuto alla rinegoziazione di alcuni di essi. Al riguardo si segnala che nel corso del 2018 sono stati sottoscritti i contratti di servizio per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale con le Regioni: Veneto, Liguria, Sicilia, Puglia e Lazio.

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. Per il 2018 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 proventi mostrano una diminuzione di 5,7 milioni di euro, tale variazione è riconducibile essenzialmente a minori provvigioni di vendita biglietti nonché ai maggiori accantonamenti per penali da Contratto di Servizio.

I costi operativi della Divisione Trasporto Regionale ammontano a 2.084,5 milioni di euro e sono in aumento di circa 50,5 milioni di euro rispetto al precedente esercizio (pari a al +2,5%). Tale aumento è riconducibile al costo del lavoro per circa 17,2 milioni di euro (+1,9%), dovuto all'incremento del costo del personale a ruolo (+1,6%) che risente, a sua volta, dell'aumento del numero di risorse impiegate (pari a +212 FTE) e agli altri costi netti per circa 2,8 milioni di euro (+0,3%).

L'incremento degli Altri Costi al netto di quelli del Personale, pari a 33,3 milioni di euro, è dovuto prevalentemente all'effetto di alcuni fattori esogeni alla gestione quali:

- aumento del costo dell'energia elettrica pari a 4,0 milioni di euro per l'effetto combinato dell'aumento della produzione e del costo unitario da 0,33€/tkm a 0,36€/tkm;

- registrazione di sopravvenienza passiva legata all'adeguamento del costo unitario dell'energia elettrica di competenza 2017 per 4,1 milioni di euro;
- incremento dei costi di pedaggio per 9,8 milioni di euro per l'effetto combinato dell'aumento della produzione e dell'aumento dell'IMU medio che passa da 2,58€/tkm a 2,62€/tkm ;
- maggiori costi per rottamazione materiale rotabile pari a 4,7 milioni di euro;
- maggiori costi, per circa 13 milioni di euro, dovuti principalmente a servizi di pulizia, altri servizi appaltati, costi di manovra e consumi di carburanti.

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

<i>Valori in Mln Euro</i>	2018	2017	Variazione	%
Capitale circolante netto	423,1	630,7	(207,6)	(32,9)
Capitale immobilizzato netto	4.436,9	4.621,0	(184,1)	(4,0)
Altri fondi	(375,1)	(412,1)	37,0	(9,0)
Capitale Investito Netto	4.484,9	4.839,6	(354,7)	(7,3)

La variazione negativa del Capitale Investito Netto, pari a 354,7 milioni di euro, è essenzialmente riconducibile al decremento del Capitale circolante netto per 207,6 milioni di euro, dovuto prevalentemente alla riduzione dei crediti verso le Regioni a Statuto Ordinario (-122 milioni di euro) che passano dai 793,5 milioni di euro di fine 2017 ai 671,5 milioni di euro alla fine del 2018, nonché alla diminuzione dei crediti nei confronti del MEF per corrispettivi da contratti di servizio (-53 milioni di euro), nonché alla diminuzione del capitale immobilizzato (-184,1 milioni di euro) dovuta alla variazione netta tra gli incrementi per investimenti e la riduzione per l'ordinario processo di ammortamento, svalutazione e rottamazione del materiale rotabile.

RISORSE UMANE

La consistenza del personale della Società ha raggiunto, alla fine dell'esercizio, 27.469 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

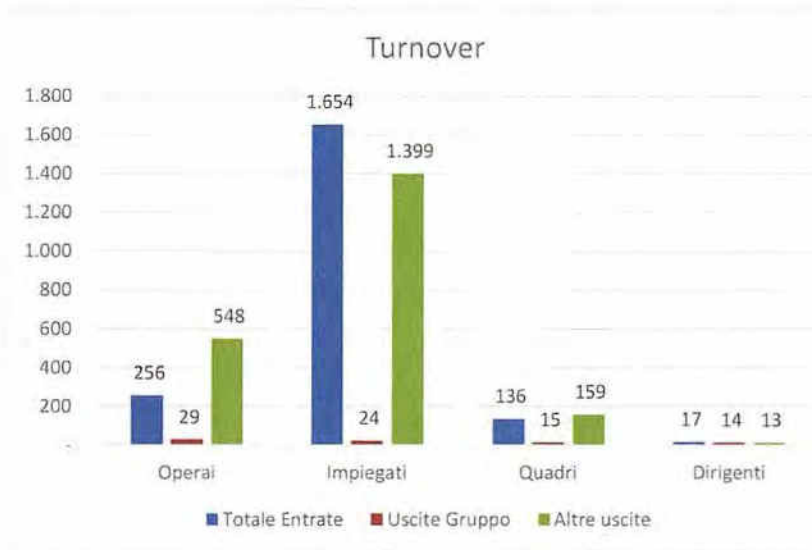
	Addetti	Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenze al 31.12.2017	24.362	3.041	204	27.607
Incrementi	1.759	135	17	1.911
Decrementi	(1.848)	(174)	(27)	(2.049)
Consistenze al 31.12.2018	24.273	3.002	194	27.469

Le assunzioni hanno riguardato, escludendo i passaggi intersocietari, personale addetto alla guida del materiale rotabile (35%), al controllo a bordo treno (36%), oltre, ad addetti da impiegare nelle attività di manutenzione del materiale rotabile (15%). 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. Al riguardo si segnala che le assunzioni, nell'ambito dei processi di condotta e scorta del materiale rotabile, sono stati maggiori delle uscite per raggiunti limiti di età, ciò anche per assicurare in tempo utile il ricambio generazionale che continuerà nel corso del 2019. Tale aspetto assume particolare rilievo per la famiglia professionale dei macchinisti i cui tempi di formazione standard sono pari a 9/10 mesi prima di procedere in autonomia.

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

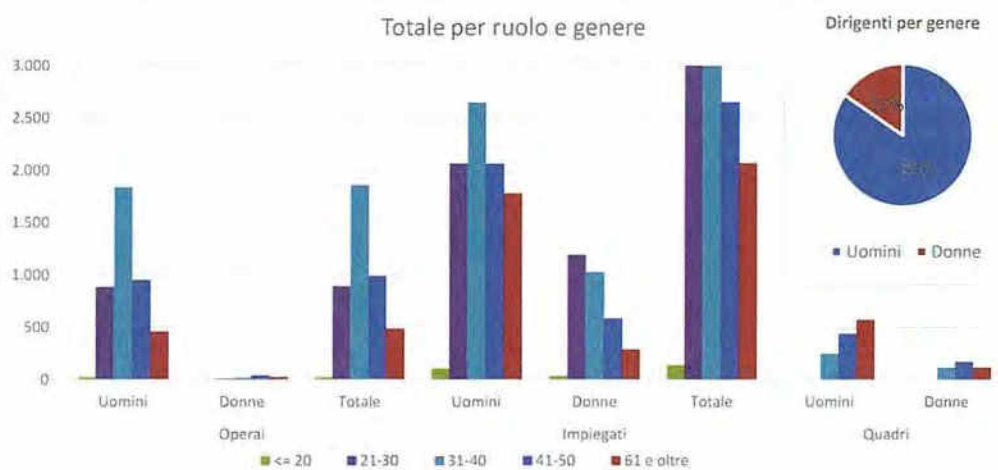
Di seguito si riporta il dettaglio del *turnover* per il 2018:

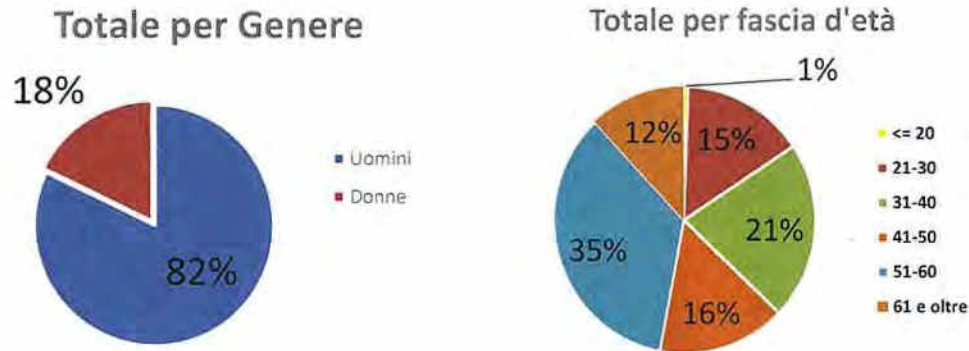
	Operai	Impiegati	Quadri	Totale Addetti e Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenza 31/12/2017	6.350	18.012	3.041	27.403	204	27.607
Assunzioni	248	1.495	7	1.750	1	1.751
Ingressi da altre società del Gruppo	5	7	3	15	3	18
Promozioni	3	152	126	281	13	294
Totale Entrate	256	1.654	136	2.046	17	2.063
Cessazioni	400	1.270	142	1.812	13	1.825
Uscite verso altre società del Gruppo	29	24	15	68	14	82
Promozioni	148	129	17	294	-	294
Totale Uscite	577	1.423	174	2.174	27	2.201
Consistenza 31/12/2018	6.029	18.243	3.003	27.275	194	27.469
Consistenza media a ruolo Anno 2018	6.208	18.110	3.044	27.362	193	27.555



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	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
<= 20	20	1	21	106	33	139	0	0	0	0	0	0	126	34	160
21-30	885	9	894	2.066	1.190	3.256	1	1	2	0	0	0	2.951	1.200	4.151
31-40	1.841	18	1.859	2.649	1.029	3.678	249	118	367	7	2	9	4.746	1.167	5.913
41-50	951	42	993	2.067	584	2.651	438	173	611	73	14	87	3.529	813	4.342
51-60	1.706	71	1.777	5.499	952	6.451	1.138	198	1.336	66	13	79	8.409	1.231	9.643
61 e oltre	439	26	465	1.780	288	2.068	572	116	688	18	1	19	2.829	131	3.260
Totale a ruolo al 31/12/2018	5.862	167	6.029	14.167	4.076	18.243	2.397	606	3.003	164	30	194	22.879,9	4.675,1	27.555,0
Consistenza media a ruolo Anno 2018	6.037,0	170,9	6.207,9	14.232,6	3.877,3	18.109,9	2.446,3	598,2	3.044,4	164,1	28,7	192,8	22.879,9	4.675,1	27.555,0





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 a partire dalla data di attivazione delle prestazioni del fondo 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 alle prestazioni solidaristiche per il ricambio generazionale.

L'attivazione dei progetti previsti per il 2018 sono stati rinviati al 2019 anche per l'incertezza legata all'evoluzione del quadro normativo, di recente riformato con l'emanazione del DL 4/2019 e dei relativi impatti di questo provvedimento sul DLgs n. 148/2015D). I nuovi progetti previsti per il 2019 riguarderanno un *carry-over* a valere dei progetti avviati nel corso del 2017 che porterà a collocare nel Fondo di Sostegno circa 380 risorse.

Attività formative Trenitalia

Il Piano della Formazione Trenitalia nel 2018 ha generato complessivamente 267.613 giornate uomo (189.311 gg/uomo nel 2017) con la partecipazione dell'equivalente di circa 127.065 persone (125.455 del 2017). I volumi della formazione Trenitalia hanno registrato nell'ultimo triennio un incremento significativo grazie ad una rinnovata efficienza nella gestione del processo, derivante soprattutto dall'introduzione della digitalizzazione e non ultimo alle risorse rese disponibili da Fondimpresa, pari a circa 2,8 milioni di euro.

Il Piano, costruito per supportare il raggiungimento degli obiettivi di *business*, ha posto l'attenzione sui temi emergenti dettati dai cambiamenti richiesti dal mercato e dallo scenario complessivo. In particolare:

- ✓ 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.

In dettaglio, gli ambiti di intervento della formazione per Trenitalia nel 2018 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 necessitano 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 ed alla crescita delle Divisioni. Grande attenzione è stata dedicata inoltre al mondo di Protezione Aziendale per lo sviluppo di competenze tecniche e comportamentali al fine di garantire la sicurezza del personale ma anche dei viaggiatori.
- Formazione tecnico-professionale: interventi formativi finalizzati alla acquisizione di competenze tecnico/professionali, sia pratiche che teoriche, essenziali a svolgere la propria attività lavorativa, quali le abilitazioni e aggiornamenti per personale di condotta, verifica, accompagnamento e formazione treno; particolare focus è stato dedicato alla realizzazione di attività formative inerenti il Rischio elettrico nel mondo manutentivo sia attraverso formazione tradizionale d'aula sia attraverso *e-learning*.
- 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.

Attività Sviluppo Trenitalia

In tema Sviluppo sono state presidiate le attività tipiche del processo quali le valutazioni di potenziale e della *performance*, l'implementazione dei Piani di sviluppo a supporto del percorso professionale delle risorse e tutte le attività afferenti l'area della Compensation (politiche retributive, interventi meritocratici e MBO).

Per il 2018 sono stati inoltre predisposti specifici progetti rivolti alla valutazione dei ruoli operativi, è stata avviata l'analisi per la formalizzazione di una *policy* sulle azioni di sviluppo e politiche retributive a sostegno della mobilità territoriale. Dal secondo semestre è stata avviata, con il coordinamento di Capogruppo, la fase sperimentale del nuovo modello di *Talent Management* di Gruppo.

La salute e sicurezza sul lavoro

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

- monitoraggio continuo sugli infortuni in azienda con redazione e diffusione periodica di reportistica sull'andamento degli infortuni che vengono classificati in 7 macro cause e confrontati con il corrispondente periodo dell'anno precedente;
- sensibilizzazione, monitoraggio ed analisi degli eventi infortunistici dichiarati da lavoratori plurinfortunati; nel 2018 è stato definito per la prima volta uno specifico obiettivo di riduzione (target - 20%);
- in ambito *International Union Railways* (UIC) è stato emesso in luglio la quarta edizione del report degli infortuni sul lavoro che ha visto la partecipazione di 33 compagnie ferroviarie in rappresentanza di 19 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.
- redazione della nota dispositiva "Definizione requisiti formativi per personale della manutenzione che può svolgere lavori con Rischio elettrico";
- 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 (target + 17%);
- sviluppo di un progetto innovativo "Smart DPI": DPI dotati di sensori che colloquiano con lo smartphone/tablet del lavoratore per verificare il corretto uso del dispositivo e in grado di inviare un allarme nel caso non vengano utilizzati correttamente durante lo svolgimento delle attività per cui sono previsti;
- definizione di uno specifico obiettivo sull'effettuazione di campagne di informazione volte al miglioramento della salute e benessere dei lavoratori (incontri, newsletter, miglioramento ambiente di lavoro, ecc);
- avvio di una campagna di formazione di oltre 2000 preposti (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 (- 3%) sulla riduzione dell'indice di incidenza, come rappresentato nella seguente tabella.

Tipologia	2018	2017	Variazione
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	621	695	-10,65 %
Indice di incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	22,54	24,99	-9,80 %
Di cui Numero infortuni mortali	1	0	+1

Viene quindi confermato il positivo *trend* di riduzione registrato negli ultimi anni che ha portato ad una riduzione del 56,4% dell'indice di incidenza nel 2018 rispetto al 2010. Purtroppo nel corso del 2018 si è registrato un infortunio mortale a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto lo scorso 23 maggio sulla linea Chivasso/ Ivrea, allorché il treno Regionale 10027 ha investito, al P.L. posto al km 12+413 (tra le località di Rodallo e Caluso), un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista del nostro treno e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno.

POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

Sistema integrato Sicurezze e Qualità (SIGSQ)

Nel corso del 2018 è nato il Sistema Gestione Integrato Sicurezze e Qualità (dove per Sicurezze si intende: Sicurezza di Esercizio, Sicurezza Ambientale e Sicurezza sul Lavoro) che permette di dare attuazione alla nuova Politica Integrata emessa in data 1 marzo 2018. Lo stesso Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di Trenitalia recepisce al proprio interno il sopra citato SIGSQ.

Nel corso dell'anno, le attività del SIGSQ sono state indirizzate prevalentemente sulle seguenti attività:

- rinnovo e transizione dei certificati di conformità alle norme ISO 14001, ISO 9001 e OHSAS 18001 relativi alla progettazione ed erogazione di servizi di trasporto passeggeri su ferrovia e di servizi di mobilità integrata, ottenuti grazie ad un costante impegno da parte di tutte le Strutture coinvolte. La visita di rinnovo e transizione da parte del nuovo Organismo di Certificazione (RINA) ha interessato 7 Unità Produttive e 3 Direzioni Centrali (Risorse Umane, Acquisti e Logistica Industriale), per un totale di circa 53 giornate/uomo;
- lo svolgimento sotto Certificato di Sicurezza ANSF dei servizi ferroviari Trenitalia sulle Reti Regionali "FerrovieNord", "Ente Autonomo Volturno s.r.l.", "Ferrovie Emilia Romagna", di cui al decreto MIT 5/8/2016, esclusivamente per le linee sulle quali era autorizzato il trasporto passeggeri;
- implementazione, attuazione e miglioramento costanti del SIGSQ della Società, in particolare:
 - definizione di una nuova Politica Integrata allo scopo di tendere a valori nulli di incidentalità, migliorare continuamente le proprie prestazioni nei confronti dei clienti e di tutti gli stakeholder, tutelare l'ambiente, la salute e sicurezza dei lavoratori, mettendo a disposizione tutte le risorse necessarie (informazioni, risorse umane, industriali e finanziarie);

- definizione degli Obiettivi Generali relativi al Sistema di Gestione che successivamente sono stati declinati per ogni livello organizzativo/processo aziendale interessato in materia di Sicurezza di Esercizio, Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro;
- definizione di procedure omogenee ed integrate per l'analisi del contesto, la valutazione dei rischi, la gestione degli audit e dell'Albo in linea con i nuovi principi contenuti nelle norme 9001 e 14001 edizione 2015 e con quanto definito dal Gruppo FS in materia di Risk Assessment;
- emanazione e aggiornamento dei Manuali di Mestiere, delle disposizioni e prescrizioni operative concernenti la sicurezza di esercizio, il sistema e gli aspetti ambientali nonché la sicurezza sul lavoro (si citano ad esempio le revisioni del Manuale di Mestiere del Processo Condotta, del Manuale di Mestiere Processo Accompagnamento Treno e del Manuale di Mestiere Processo Formazione Treno, le DEIF, PEIF e DPC, Linee guida per l'emissione e la gestione del Documento di Analisi Ambientale e la VAAS, Linee Guida Gestione dell'approvvigionamento idrico, Linee Guida Gestione dei rifiuti speciali e dei rifiuti speciali assimilati agli urbani, Linee Guida Gestione di alcune specifiche tipologie di rifiuti e merci pericolose, ecc.);
- formazione a tutti i Team Leader, Auditor, Responsabili Territoriali del Sistema (RSGT) sulle novità introdotte dalle norme UNI EN ISO 9001 e 14001 edizione 2015 (es. analisi del contesto e delle parti interessate rilevanti, valutazione del rischio e delle opportunità, leadership, ecc) e sul nuovo sistema informativo di gestione degli audit, non conformità, azioni correttive, ecc;
- sviluppo e realizzazione 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 (ad es. Corso per operatori apparecchiature e sistemi contenenti gas fluorurati, Gestione rifiuti, Merci pericolose, ecc.) La formazione erogata in materia di SIGSQ nell'anno è stata pari a 33.900 giornate uomo;
- effettuazione di circa 50 audit interni che hanno coinvolto le oltre 140 risorse iscritte all'Albo di Trenitalia in qualità di auditor e team leader.

Il SIGSQ (per la parte Ambiente, Sicurezza Lavoro e Qualità) è dotato di Risorse specializzate per lo svolgimento delle attività ed in particolare, per fornire un'idea delle consistenze si segnalano: 140 Auditor, 185 RSGT/ASGT (Responsabili o addetti al sistema di gestione), 243 tra RSPP e ASPP, 32 Referenti Energia, altre Risorse delle Strutture Organizzative Centrali che si aggiungono a centinaia di addetti operativi presso le Unità Produttive che presidiano le attività di monitoraggio. Nel corso del 2018 sono stati organizzati anche due eventi, uno a marzo ed uno a novembre, sulla Sicurezza (intesa nelle diverse accezioni di sicurezza di esercizio, sicurezza ambientale e del lavoro) in Trenitalia a cui hanno partecipato l'AD del Gruppo FS, l'AD di Trenitalia, tutti i Direttori e i Datori di Lavoro, nonché gli RSPP e gli SGSE di Base. La Sicurezza, valore imprescindibile per Trenitalia, è stato il filo conduttore dell'iniziativa voluta per focalizzare l'attenzione di tutti sull'importanza dell'argomento, verificare lo stato di avanzamento lavori delle iniziative già implementate e le nuove iniziative da realizzare.

Ambiente

La Società ritiene che la tutela dell'ambiente sia un elemento strategico per lo sviluppo dell'azienda, pertanto 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, sia nell'ambito del SIGSQ che nel più ampio Sistema di Gestione della Sostenibilità di Gruppo, sono stati definiti specifici obiettivi ambientali societari e divisionali (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.).

Nel corso dell'anno sono state effettuate, inoltre, le seguenti specifiche attività:

- interventi strutturali su impianti termici di vecchia generazione in servizio presso siti produttivi al fine di ridurre le emissioni di CO₂;
- migliorata la raccolta differenziata dei rifiuti;
- perfezionato il processo di monitoraggio dei consumi e dello stato di manutenzione delle reti idriche;
- ultimati e assegnati i lavori di costruzione/installazione/ampliamento/efficientamento di alcuni impianti fotovoltaici, Led relamping e solare termico.

A seguire, si descrivono talune delle attività svolte con riferimento a specifici aspetti ambientali:

- Immissioni acustiche: nel corso del 2018, la problematica è stata seguita con attenzione. In particolare modo sono state oggetto di approfondimento le attività emissive generate da IMC AV Milano, IMC Mestre e le attività di *parking* svolte presso taluni siti ferroviari ove operano, ad esempio la DR Liguria e la DP Bolzano e Trento. Il Politecnico di Torino ha provveduto aggiornare ed inviare agli Enti preposti la versione aggiornata del Piano di risanamento acustico dell'IMC AV Milano così come richiesto dal Ministero Ambiente e del Territorio e da ISPRA.
- 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. E' stata effettuata una rivisitazione delle modalità di gestione dei reflui provenienti dalla vuotatura delle ritirate a circuito chiuso e sono stati programmati ed effettuati, nel corso dell'anno, interventi di trasformazione in toilette a circuito chiuso delle toilette a circuito temporizzato.
- Risorse idriche: la tutela della risorsa idrica è uno degli obiettivi prioritari per la Società e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. L'impegno di ridurre i consumi è stato esplicitato nella Politica del SIGSQ di Trenitalia e sono stati definiti obiettivi specifici di riduzione anche in linea con quanto previsto dal Sistema di Sostenibilità di Gruppo; è stata, inoltre, revisionata la procedura «Gestione dell'approvvigionamento idrico» al fine di perfezionare il processo di controllo e monitoraggio degli approvvigionamenti nonché sono stati effettuati interventi di efficientamento delle reti idriche in alcuni siti manutentivi.
- Bonifiche: nel corso del 2018 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, nell'anno in questione, sono state avviate le procedure previste per la specifica normativa presso il sito di Foggia.

- Emissioni di gas serra: sono stati definiti gli obiettivi ambientali 2018 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 nel corso del 2018, gli impianti manutentivi soggetti al D.lgs 30/2013 (OMC Bologna e OMC Foligno) sono usciti dal relativo campo di applicazione. 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).

La sicurezza dell'esercizio

L'impegno della sicurezza di esercizio è proseguito nel 2018 su numerosi filoni di interesse alcuni dei quali, come già in parte affermato, di nuova introduzione anche alla luce della evoluzione del quadro normativo di riferimento:

- l'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 (cd Reti Regionali);
- 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 ottimizzazione dei processi.

Il SGSE, oltre agli atti di nuova emissione in ottica integrata, è stato oggetto di aggiornamento per il miglioramento del sistema in esito ai processi di monitoraggio interno e di gestione del rischio.

In tale ambito, tra le attività realizzate nell'ambito del processo manutentivo in relazione ai rapporti con i fornitori, si segnalano gli Audit istituiti sui processi manutentivi "full service" eseguiti da fornitori su alcune specifiche flotte.

Numerosi i macro temi di carattere trasversale su cui si sono concentrate le attività informative e formative in materia di sicurezza di esercizio da intendersi rivolti al personale sia di esercizio che di staff a vario titolo interessato:

- Modalità per il soccorso ai treni fermi in linea;
- Gestione dell'emergenza in galleria;
- Ritorni di esperienza finalizzati alla prevenzione dei casi di indebito superamento di segnali disposti a via impedita;

- Ritorni di esperienza finalizzati alla prevenzione dei casi di salto fermata;
- Rapporti con fornitori di beni/servizi con impatto sulla sicurezza, con particolare riguardo all'affidamento di attività di manutenzione su organi di sicurezza;
- Attività di manovra: formazione e sensibilizzazione sulla corretta applicazione di quanto previsto nei Manuali di Mestiere, nelle DEIF e PEIF pertinenti, in relazione alle principali cause di incidenti ed a quanto rilevato nei FOCUS condotti in relazione al Piano della Sicurezza 2018;

Sulla scia di quanto già avviato nel 2018, proseguiranno nel 2019 le attività in vista dell'ingresso in esercizio di nuove tipologie di rotabili e di svolgimento del servizio su linee non comprese nel Certificato di Sicurezza.

La sostenibilità in Trenitalia

Trenitalia ritiene: la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la qualità dei servizi erogati, la tutela dell'ambiente, la salvaguardia della salute e della sicurezza dei propri lavoratori e l'efficienza energetica elementi vincolanti e fondamentali in tutte le sue attività e, quindi, aree strategiche per lo sviluppo della propria reputazione e del proprio *business*.

L'impegno di Trenitalia nei confronti di queste tematiche è formalizzato nella "*Politica Aziendale di Sicurezza di Esercizio, Qualità, Ambiente, Salute e Sicurezza sul Lavoro*", documento che – in coerenza con le Politiche, gli Indirizzi e gli Obiettivi del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - ispira tutte le azioni aziendali, definisce l'orientamento generale e la guida per soddisfare la propria missione nonché per creare un vantaggio competitivo stabile che faccia leva sulle prerogative proprie del trasporto ferroviario, sicuro, favorevole all'ambiente e capace di incentivare una mobilità sostenibile.

Energia

I principali consumi energetici rilevati nell'anno 2018, a confronto con l'anno precedente, sono riportati nella tabella seguente:

	Unità di misura	2018	2017	Variazione
Energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria	MWh	78.562	76.455	2,8%
Metano per riscaldamento	Sm ³	19.548.891	19.808.634	-1,3%
Gasolio per riscaldamento	Litri	2.425.814	2.331.334	4,1%
Gasolio per trazione ferroviaria		46.670.538	47.021.206	-0,7%

I consumi sopra riportati evidenziano un *trend* sostanzialmente costante.

Le principali iniziative condotte nell'anno sono state le seguenti: sono stati conclusi i lavori di installazione degli impianti fotovoltaici dell'IMC AV Roma e dell'OMC Vicenza che entreranno in esercizio nel corso del 2019.

Sono, inoltre, in fase di installazione gli impianti fotovoltaici dell'OMC Napoli S.M. La Bruna, dell'IMC AV Napoli e dell'IMC AV Milano.

Per gli impianti fotovoltaici delle OMC Foligno, Verona e Firenze Osmannoro è invece in corso di validazione la progettazione definitiva. E' stato attivato l'impianto solare termico dell'IMC AV Roma San Lorenzo e sono stati ultimati i lavori di installazione presso l'OMC Rimini e l'IMC Napoli Centrale.

Sono state, inoltre, avviate le attività negoziali per alcuni importanti interventi di efficientamento quali LED e nastri radianti per le OMC di Firenze Osmannoro, Foligno, Verona, Napoli S.M. La Bruna e Rimini e per tutti gli interventi di efficientamento previsti nel polo manutentivo di Milano della Divisione Passeggeri Long Haul.

E' proseguita la campagna aziendale di Diagnosi Energetiche (ex D.Lgs. 102/14) con il coinvolgimento di ulteriori 10 impianti manutentivi (IMC Reggio Calabria della Divisione Passeggeri Regionale - DPR, IMC Reggio Calabria della DPLH, IMC Novara, IMC Sulmona, IMC Roma Smistamento, IMC Trieste, IMC Siena, IMC Firenze Romito), durante la quale sono state identificate e valutate le principali opportunità di efficientamento energetico che saranno oggetto di investimenti specifici nel corso dei prossimi anni.

E' proseguita, inoltre, a cura di un team costituito da risorse della Direzione Tecnica, la campagna di rilevazione delle fughe nei sistemi di distribuzione dell'aria compressa in alcuni impianti di manutenzione aziendali. Sono stati analizzati 13 impianti della DT, DPR e DPLH ed in alcuni di questi sono state già avviate anche le necessarie attività di risanamento.

Nel corso 2018 sono stati presentati nelle piazze italiane i nuovi treni regionali Pop e Rock, tali treni sono stati ammessi al sistema incentivante dei Certificati Bianchi, in virtù dell'elevata efficienza energetica che potranno garantire una volta in esercizio. Mentre, nel corso dell'anno sono già stati assegnati a Trenitalia i Certificati Bianchi relativi ai risparmi energetici conseguiti dai treni regionali diesel Swing nel corso del 2° semestre 2017 e del 1° semestre 2018.

Su alcune flotte, sia del trasporto passeggeri sia del trasporto regionale, sono stati avviati interventi di efficientamento energetico quali, ad esempio, la sostituzione degli impianti di illuminazione con sistemi a led e la modifica di impianti di condizionamento. Inoltre nel trasporto regionale è stata implementata nella flotta Jazz, la nuova modalità sleeping che permette di ridurre i rumori e gli assorbimenti energetici rispetto alla modalità parking. L'implementazione della modalità sleeping ha interessato nel 2018 un totale di 103 convogli Jazz e sarà estesa nel 2019 ad altri 13 convogli.

Acqua

Il consumo di acqua rilevato nell'anno 2018 ed il confronto con l'anno precedente, sono riportati nella tabella che segue:

	Unità di misura	2018	2017	Variazione
Acqua prelevata per uso civile e industriale	m3	3.426.744	3.486.842	- 1,7 %

Il prelievo di acqua ha subito una diminuzione del 1,7 % legata, in particolare, alla riduzione dei volumi prelevati per uso industriale ed imputabile all'effettuazione, nei siti produttivi, di interventi di razionalizzazione e contenimento dei consumi e all'adozione di soluzioni gestionali e tecnologiche migliorative. Tale riduzione risulta essere tanto più significativa se correlata al fatto che, nell'ultimo triennio, si è rilevato comunque un

incremento del fattore di produzione in termini di treni-km. Nel corso dell'anno si è provveduto, inoltre, ad aggiornare il censimento delle utenze idriche intestate alla Società, ad implementare un processo di monitoraggio societario trimestrale dei consumi idrici e a revisionare le disposizioni esistenti prevedendo, tra l'altro, l'esecuzione del bilancio idrico di sito per i plessi produttivi.

Rifiuti

La produzione di rifiuti speciali ha subito, nell'anno 2018, una riduzione del 3,5% rispetto l'anno precedente. I dati di sintesi sono riportati nella tabella successiva.

	Unità di misura	2018	2017	Variazione
Rifiuti speciali pericolosi	Tonnellate	23.947	24.215	-1,1 %
Rifiuti speciali non pericolosi		3.749	4.488	-16,5 %
Totale rifiuti speciali		27.696	28.703	-3,5 %

Tale riduzione risulta essere ancor più significativa se correlata all'incremento della produzione in termini di treni-km dell'ultimo triennio. Le principali iniziative effettuate nel 2018 hanno riguardato la definizione degli obiettivi annuali, la revisione della procedura di riferimento, l'adozione di iniziative per incrementare la raccolta differenziata, la razionalizzazione ed il miglioramento delle aree di raccolta nonché la sensibilizzazione delle maestranze interne ed esterne.

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 2018 sono stati assegnati pesi percentuali variabili fra il 2,8% e il 46%, in continuità con quanto effettuato l'anno precedente.

Mobilità sostenibile

Nel corso del 2018 sono proseguite le principali *partnership* - stipulate negli anni precedenti - che promuovono l'utilizzo di modalità di trasporto urbano, per effettuare il 'primo e l'ultimo miglio' del proprio viaggio in treno con modalità di trasporto alternative all'auto privata. Al riguardo, per maggiori dettagli in merito alle nuove *partnership* realizzate si rinvia al paragrafo "Rapporti con i Clienti".

INVESTIMENTI

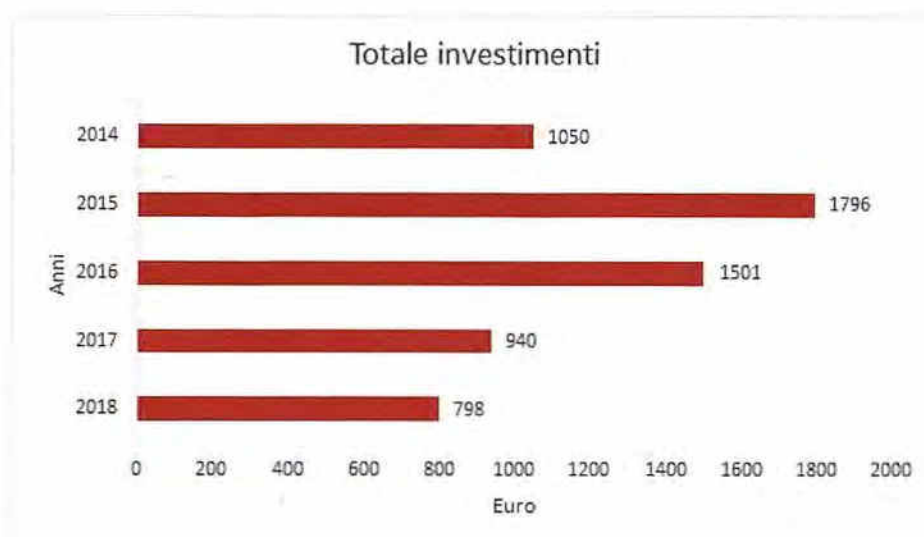
L'ammontare degli investimenti realizzati nel corso del 2018 è pari a circa 798 milioni di euro, comprensivo della manutenzione incrementativa sul materiale rotabile pari a circa 369 milioni di euro, il cui dettaglio, confrontato con i valori del 2017, è riportato nella seguente tabella:

<i>(Importi in milioni di euro)</i>	2018	2017	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto	142	361	(219)	-154%
Revamping	126	90	36	29%
Materiale Rotabile	268	451	(183)	-68%
Tecnologie di bordo	7	11	(4)	-52%
Impianti & Altro	67	60	7	10%
Informatica	87	76	11	13%
Manutenzione Incrementativa	369	342	27	7%
TOTALE *	798	940	(142)	-18%

(*) Il totale degli investimenti comprende anticipi contrattuali per un valore di 75.9 milioni di euro e recuperi di anticipi contrattuali corrisposti negli esercizi precedenti per circa 37.5 milioni di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti per acquisto di nuovo materiale rotabile e recuperi dovuti al completamento delle consegne.

A gennaio 2018 è stato consegnato l'ultimo complesso ETR 1000 della Divisione Passeggeri *Long Haul* per l'ampliamento della flotta AV, mentre, in ambito Trasporto Regionale sono proseguite le consegne dei convogli elettrici "Jazz", per un totale di ulteriori 11 convogli, ed è stato autorizzato l'acquisto di ulteriori 14 treni Diesel Swing.

Per rafforzare l'offerta sui Servizi a mercato mentre in ambito Trasporto Regionale sono state avviate le commesse per l'acquisto di ulteriori 144 convogli elettrici alta capacità ("Rock"), 109 convogli media capacità ("Pop") in esecuzione del Piano di Investimenti previsto dai Contratti di Servizio con le Regioni .



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

<i>(Importi in milioni di euro)</i>			Variazioni	
	2018	2017	Assolute	%
Divisione Passeggeri Long Haul	132	228	(96)	-73%
Divisione Passeggeri Servizio Universale	62	71	(9)	-15%
Divisione Passeggeri Regionale	156	218	(62)	-39%
Direzione Tecnica	35	28	7	20%
Direzione Sistemi Informativi	14	18	(4)	-33%
Staff	31	36	(5)	-16%
Manutenzione Incrementativa DPLH	134	141	(7)	-5%
Manutenzione Incrementativa SUP	60	47	13	22%
Manutenzione Incrementativa DPR	174	153	21	12%
TOTALE	798	940	(142)	-18%

Rispetto allo stesso periodo del 2017 si registra una riduzione del volume delle contabilizzazioni nella Divisione Passeggeri Long Haul, pari a circa 96 milioni di euro, riconducibile al sostanziale completamento della fornitura degli ETR 1000 nel 2017, a meno di un convoglio consegnato nel 2018, e nella Divisione Passeggeri Regionale, pari a circa 62 milioni di euro, per il minor numero di rotabili consegnati nel 2018 rispetto al completamento delle commesse realizzate nel corso nel 2017.

Divisione Passeggeri Long Haul

Nel corso del 2018 è stato consegnato l'ultimo convoglio ETR 1000, quindi, ad oggi, sono in esercizio 50 ETR Frecciarossa 1000 (di cui uno è in uso per attività di sperimentazione).

Le attività di *revamping* hanno riguardato prevalentemente interventi finalizzati al miglioramento del *comfort* di bordo e l'installazione di un impianto automatico di rilevazione ed estinzione degli incendi sulla flotta ETR500 per un costo complessivo di circa 26 milioni di euro.

Gli investimenti sugli impianti, per circa 20,6 milioni di euro, hanno riguardato interventi per l'adeguamento, la razionalizzazione e l'efficiamento energetico degli impianti. In particolare, gli interventi hanno interessato i siti di Roma, Napoli, Milano Martesana, Mestre e Torino Smistamento, con l'obiettivo di rendere gli impianti sempre più funzionali alle esigenze dei processi di manutenzione delle flotte e conseguire recuperi di efficienza.

In ambito ICT sono stati realizzati investimenti di valore pari a circa 19,8 milioni per attività che hanno riguardato principalmente i sistemi di vendita, il *Revenue Management* e la piattaforma CRM (*Customer Relationship Management*) al fine di consentire un costante allineamento delle funzionalità alle richieste del mercato.

Divisione Passeggeri Servizio Universale

Gli investimenti realizzati in tale segmento di *Business* riguardano gli interventi previsti nell'ambito del Piano degli Investimenti del Contratto di Servizio.

Le attività di *revamping*, hanno comportato un investimento di circa 54,5 milioni di euro ed hanno riguardato interventi sulle locomotive E402A modificate in E401, le rimorciate Z1 per trasformazione in Z1 semipilota e le carrozze *Intercity* per riqualificazione degli impianti tecnologici e del *layout* interno.

Nel corso del 2018 sono stati altresì avviati gli interventi di *upgrade* dei sistemi tecnologici di bordo con l'installazione dell'ERTMS sulle locomotive E401, E402, E403 e sulle semipilota per effettuare i servizi commerciali sulla linea DD Firenze-Roma.

Divisione Passeggeri Regionale

Nel corso del 2018 sono stati consegnati 11 Jazz e nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale ed è stato autorizzato l'acquisto di ulteriori 14 Swing.

Nell'ambito dell'obiettivo del continuo miglioramento del servizio per la clientela, sono proseguite le attività di *revamping* e *restyling*, per un valore pari a circa 45,2 milioni di euro, inerenti prevalentemente le flotte Minuetto e Vivalto, al fine di garantire un miglior *comfort* di viaggio nel pieno rispetto delle norme ambientali e di sicurezza. In questo contesto si collocano anche gli interventi di adeguamento del sistema antincendio sulle flotte di carrozze Vivalto e Media Distanza.

Proseguono gli interventi, per 16,8 milioni di euro, relativi all'ottimizzazione ed il potenziamento degli impianti di manutenzione, tra cui l'IMC di Bologna, al fine di renderli più funzionali alle peculiarità ed alle esigenze manutentive delle flotte.

Nel settore ITC gli investimenti, per 12,1 milioni di euro, sono stati prevalentemente focalizzati sull'acquisto di ulteriori emettitrici automatiche (*Self Service*) e sull'evoluzione dei sistemi di vendita Regionali per rispondere alle esigenze di mercato e della clientela.

Direzione Tecnica

Gli investimenti in impianti, per un costo di 23,5 milioni di euro, hanno riguardato principalmente il potenziamento degli impianti OMC di Verona e OMC di Vicenza e la predisposizione dei nuovi uffici di Firenze presso l'area di Romito. In ambito informatico, per circa 11,4 milioni di euro, i principali sviluppi hanno riguardato *tool* innovativi, DMMS - *Dinamic Maintenance Management System*, per l'efficientamento del processo di programmazione e pianificazione della manutenzione dei rotabili in esercizio attraverso attività predittive.

Investimenti trasversali

Nell'ambito di tale categoria di investimenti proseguono gli investimenti di tipologia informatica con particolare riferimento ad interventi in ambito della mobilità integrata, *digital travel experience*, piattaforma di produzione, vendita e sistemi a supporto dei processi di *reporting* e di amministrazione per un valore complessivo pari a 30,1 milioni di euro:

- sono in corso un insieme di iniziative afferenti alle aree Infrastruttura, *Compliance*, *IT Governance* e Sicurezza 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'efficientamento dei processi (17 milioni di euro);
- sono stati realizzati investimenti (4 milioni di euro) per lo sviluppo di nuovi processi di manutenzione e produzione e per adeguare, per modificare e per evolvere i sistemi di controllo di gestione al fine di garantire, con un insieme di strumenti, le informazioni a supporto delle scelte manageriali;
- sono stati realizzati altresì investimenti trasversali a supporto dei sistemi di vendita anche inerenti i mercati esteri (8 milioni di euro).

Proseguono inoltre gli interventi inerenti la sicurezza dei sistemi informativi e lo sviluppo tecnologico ed infrastrutturale a supporto di tutti i processi informatici di Trenitalia (13 milioni di euro).

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

	Nuovo Materiale Rotabile	Revamping
	n. mezzi	n. mezzi
Locomotive	-	20
Passeggeri Long Haul	-	20
Carrozze/Carri		61
Passeggeri Long Haul		
• Intercity IC 270		31
• AZ1 in semipilota		26
Regionale		
• MD Media Distanza		4
Convogli/Complessi	12	60
Passeggeri Long Haul		
• Frecciarossa (ETR 1000)	1	
• Frecciarossa (ETR 500)		11
Regionale		
• Treni Jazz	11	
• Treni TAF		49

La flotta Trenitalia

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti nel 2018, risulta così composta:

Parco Rotabili Operativo al 31 dicembre 2018

Categoria	Descrizione	Unità
Trainante	Locomotive Elettriche	880
Trainante	Locomotive Diesel	88
Totale trainante		968
Mezzi Leggeri	Elettrici (Ale, Le) Diesel (Aln, Ln)	513
Complessi	TAF	87
Complessi	Treni Minuetto	203
Complessi	Treni Jazz	123
Complessi	Treni Flirt	10
Complessi	Treni Swing	32
Convogli	Elettrotreni	157
Totale convogli/complessi		612
Mezzi di Manovra	Locomotive/Automotori Diesel	178
Trainato	Carrozze Viaggiatori e Speciali	5.009
Totale trainato		5.009

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 Contratti di Servizio con le Regioni, sia in termini di incassi dei crediti sia di finanziamento degli investimenti, 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* che sta incrementando l'offerta e la presenza sul mercato di riferimento. 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 continuo rafforzamento della flotta 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 nonché da una maggiore attenzione al cliente costituiranno altri elementi 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 arginare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito con oneri finanziari che, comunque, rimangono in carico alla Società.

La Società, inoltre, sta realizzando consistenti investimenti per rinnovare il parco rotabile e si stanno adottando tutte le azioni necessarie per garantire il rispetto dei relativi piani di consegna al fine di dare puntuale e tempestiva attuazione agli impegni contrattuali assunti con le Regioni.

Si segnala inoltre l'emissione di alcune delibere da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) tra cui in particolare la numero 120 del 2018 che ha ad oggetto *metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi ferroviari regionali*. Tale delibera prevede obiettivi di efficienza ed efficacia delle gestioni dei contratti di servizio regionali che rappresentano un fattore dilatorio nelle future sottoscrizioni e comportano la revisione periodica dei contratti già sottoscritti, gradualmente, da fine 2020.

A mitigazione di tali possibili variazioni, resta comunque valida la condizione dell'equilibrio economico finanziario dei contratti.

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*. 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

Per la società tra i principali fattori di successo vi è la qualità del servizio, soprattutto in termini di puntualità e regolarità del servizio i quali sono oggetto di costante monitoraggio. Nel corso degli ultimi anni, la crescente offerta, sia da parte della società sia del *competitor*, ha determinato in modo particolare nei principali nodi urbani la saturazione dell'utilizzo dell'infrastruttura che può avere ripercussioni sul servizio offerto, in particolare per l'Alta Velocità. La società ha già avviato una costante interlocuzione con il gestore dell'infrastruttura al fine di individuare le opportune azioni.

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. Inoltre la società sta ampliando i potenziali fornitori al fine di limitare il rischio di dipendere da un solo fornitore.

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. Nel corso del 2018 è entrato in vigore il Regolamento UE 2016/679 (*General Data Protection Regulation – GDPR*) in continuità con la precedente gestione degli aspetti legati a *privacy* e protezione dei dati. Il Gruppo si è dotato 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

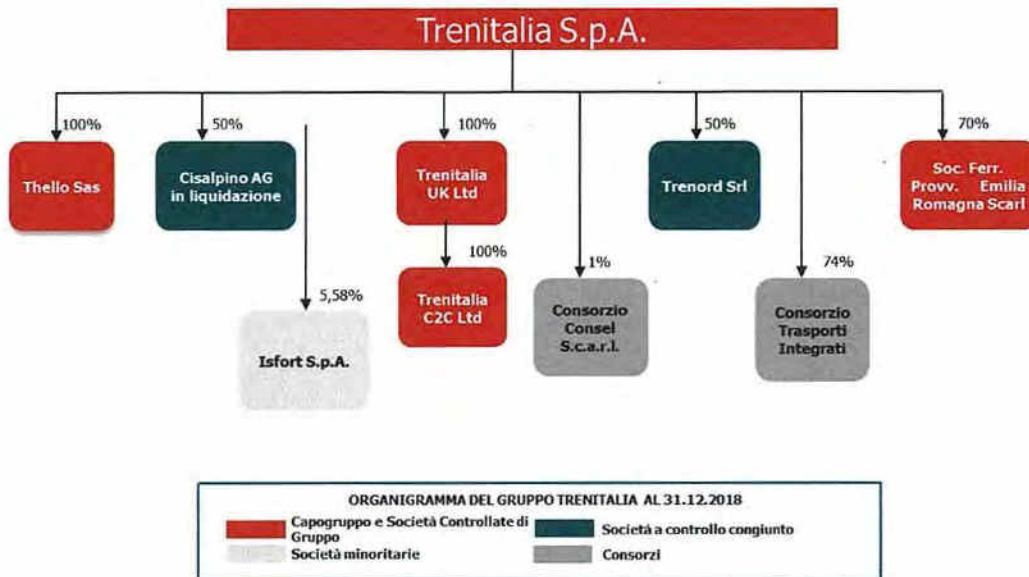
RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

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 2018 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2018 di Trenord S.r.l., Thello S.a.s. e Trenitalia UK Ltd.

Trenord S.r.l.

(importi in €/000)

	2018	2017
Ricavi Operativi	797.287	800.164
Costi	(729.344)	(722.615)
Margine operativo Lordo	67.943	77.548
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(62.820)	(60.866)
Risultato operativo	5.123	16.683
Proventi e oneri finanziari	(744)	1.600
Risultato prima delle imposte	4.379	18.283
Imposte sul reddito	(2.010)	(7.761)
Risultato netto	2.368	10.522

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.

Sui risultati del 2018 ha pesantemente inciso l'incidente di Pioltello: il 25 gennaio, il treno 10452 partito da Cremona alle 5:32 e diretto a Milano Porta Garibaldi è sviato attorno alle 6:57, mentre stava transitando dalla stazione di Pioltello Limito, sulla linea Milano-Brescia. Lo svio ha provocato il deragliamento del convoglio – in particolare della terza carrozza- comportando tre morti e una cinquantina di feriti tra i passeggeri. A seguito di tale incidente, la circolazione per alcuni mesi ha subito importanti limitazioni, deviazioni di percorso e ritardi, che hanno coinvolto il quadrante Est della Lombardia con ripercussioni sulle principali linee suburbane e conseguentemente sui ricavi da traffico e sui costi di gestione.

L'andamento complessivo della produzione nel corso del 2018 si è mantenuta sugli stessi livelli del 2017, assestandosi a 41,8 mln di treni-Km (42,0 nell'anno precedente) ma con una puntualità fortemente degradata. Su entrambi questi indicatori, ha inciso pesantemente anche la vetustà di buona parte della flotta (circa il 40%). Su quest'ultimo aspetto, in attesa degli effetti del nuovo piano investimenti previsto dalla Regione Lombardia (i nuovi treni inizieranno ad arrivare dalla seconda metà del 2020), Trenitalia ha messo a disposizione -nel corso del 2018- 14 convogli; ulteriori 20 treni sono previsti nel corso del 2019 così come è attesa la consegna dei primi treni nuovi.

Per dare poi una risposta concreta e immediata, Trenord al cambio orario di dicembre ha attuato un piano di rimodulazione del servizio che prevede la riduzione di circa il 5% dell'offerta ferroviaria (mediante parziale sostituzione con autobus) interessante poco meno dell'1% dei viaggiatori giornalieri, allo scopo di recuperare *performances* operative più consone al trasporto regionale.

Il primo periodo di attuazione del piano ha visto il raggiungimento degli obiettivi prefissati, in particolare con una rilevante riduzione delle soppressioni (-65%) ed un miglioramento della puntualità (da 78% ad 82%).

Nel 2018 la società registra un Risultato Netto di 2,4 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (10,5 mln di euro). I ricavi operativi sono sostanzialmente in linea e si attestano a 797,3 milioni di euro. Il margine operativo lordo è pari a 67,9 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 2017 (- 9,6 mln €), mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 5,1 milioni di euro. La consistenza del personale della Società alla fine dell'esercizio 2018 è pari a 4.253 unità (+144 rispetto al precedente esercizio).

Thello S.a.s.

(importi in €/000)

	2018	2017
Ricavi operativi	44.148	40.778
Costi	(50.854)	(47.585)
Margine Operativo lordo	(6.706)	(6.807)
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(2.231)	(1.101)
Risultato operativo	(8.937)	(7.908)
Proventi ed Oneri Finanziari	(253)	174
Risultato prima delle imposte	(9.190)	(7.734)
Imposte sul reddito	(367)	(15)
Risultato netto	(9.557)	(7.749)

Nel corso dell'esercizio 2018 Thello ha operato in servizio notturno sulla tratta Venezia – Parigi e in diurna sulla linea Milano-Marsiglia: oggi la società effettua quattro coppie di treni andata e ritorno tra la Francia e l'Italia

I ricavi operativi aumentano rispetto al 2017 principalmente per effetto delle azioni messe in campo nel corso dell'anno per il rilancio dell'offerta dei collegamenti ferroviari notturni e diurni (+5,6 milioni di euro) e per effetto delle nuove *partnership* commerciali (+0,4 milioni di euro Accordo con la regione PACA).

Tale risultato positivo risulta in parte mitigato dagli effetti di una serie di scioperi indetti dai sindacati del personale SNCF che nel corso del 2018, a partire dal 3 aprile e fino al 28 giugno, hanno comportato per i treni notte 29 giorni di non circolazione con conseguente impatto economico negativo sui ricavi per -3,4 milioni di euro derivante dall'effetto congiunto della chiusura delle vendite e dei rimborsi biglietti alla clientela.

Conseguentemente è stata inoltrata a SNCF Réseau una richiesta di risarcimento danni a seguito della quale, dopo una lunga negoziazione, è stato riconosciuto un indennizzo pari a 3,5 milioni di euro.

Lato ricavi operativi è da segnalare inoltre che, nel corso del 2018, si è verificato un sostanziale aumento dei rimborsi/indennizzi alla clientela del 117% in più rispetto al 2017 per circa 2,7 mln di euro attribuibile alla puntualità e *comfort* per le carenze dell'infrastruttura ferroviaria.

I costi operativi aumentano rispetto al 2017 principalmente per effetto dell'utilizzo dei bus sostitutivi per circa 1,5 mln di euro per la riprotezione dei passeggeri (sciopero SNCF) e per effetto dell'aumento del costo del lavoro dovuto all'assunzione e alla formazione del personale di scorta necessario al progetto dell'interoperabilità previsto nel 2018 e a pieno regime nel 2019.

L'incremento degli oneri finanziari sono correlati ad una maggiore esposizione del c/c intersocietario. Infine, nel corso dell'anno 2018 è stato perfezionato l' aumento di capitale sociale deliberato nel 2017 per 9 milioni di euro.

Per completezza di informazione si segnala che a partire dalla metà del mese di novembre in tutta la Francia hanno avuto luogo con cadenza settimanale e con programmazione durante il fine settimana, delle manifestazioni organizzate chiamate "Gilets jaunes".

Tali manifestazioni hanno evidentemente avuto delle importanti ripercussioni su tutte le attività produttive francesi non ultima su quella ferroviaria. Si sta procedendo alla valutazione economica degli impatti negativi di tali manifestazioni che presumibilmente produrranno i loro effetti anche nel corso del 2019.

La società chiude l'esercizio con un risultato negativo di 9,5 milioni di euro.

Si segnala infine che per quanto attiene l'evoluzione prevedibile dell'anno 2019 sono previste una serie di azioni di efficientamento industriale attraverso l'interoperabilità e l'ottimizzazione delle tracce, di miglioramento delle *performance* di puntualità attraverso il proseguimento dei tavoli tecnici con RFI e di sviluppo della notorietà del prodotto attraverso nuove campagne di *marketing* e l'incremento di *partnership* commerciali.

Al riguardo si segnala che il CdA di Trenitalia nell'adunanza del 30 ottobre 2018 ha deliberato di intervenire nell'Assemblea Generale di Thello S.A.S. del 31 ottobre 2018, esprimendo voto favorevole alla continuazione dell'attività sociale, dando mandato all'amministratore delegato di provvedere alle necessarie formalizzazioni per l'intervento in Assemblea. In tale Assemblea è stato quindi deliberato di non procedere alla messa in liquidazione anticipata di Thello S.A.S., decidendo per la continuazione dell'attività sociale prendendo altresì atto che la società dispone di ulteriore termine (massimo) di due anni per la ricapitalizzazione della stessa ai sensi della normativa francese (patrimonio netto pari ad almeno il 50% del capitale sociale).

Trenitalia UK Ltd

(importi in €/000)

	2018	2017
Ricavi operativi	985	506
Costi	(6.349)	(2.845)
Margine Operativo lordo	(5.363)	(2.339)
Ammortamenti/svalut./acc.ti	-	-
Risultato operativo	(5.363)	(2.339)
Proventi ed Oneri Finanziari	(2.353)	2.595
Risultato prima delle imposte	(7.716)	256
Imposte sul reddito	-	-
Risultato netto	(7.716)	256

Il 2018 si è concluso con un risultato operativo netto negativo di 7,7 milioni di euro principalmente determinato dal costo per la predisposizione dell'offerta per la gara dei servizi ferroviari della *West Coast*. La gestione finanziaria si chiude con un risultato negativo di 2,3 milioni di euro derivante dagli interessi passivi sulle linee di credito e dall'assenza, rispetto all'anno 2017, di dividendi percepiti dalla controllata C2C.

Nel corso dell'anno è stata completata la procedura di gara per la *West Coast Partnership* e la *joint venture*, First/Trenitalia, ha presentato l'offerta nel corso del mese di luglio 2018, successivamente il Dipartimento per i Trasporti ha richiesto una nuova offerta migliorativa. L'esito della gara è previsto per l'estate 2019. Nel corso dell'anno è stato avviato il progetto di *Digital Railway* per le relazioni gestite da C2C per far fronte all'aumento del flusso di passeggeri previsto nei prossimi anni. Questo sistema gestirà il sovraffollamento attraverso il segnalamento digitale, consentendo così di aumentare il numero di treni circolanti nelle ore di punta.

Per quanto riguarda il differenziale tra il valore di carico della partecipazione ed il patrimonio netto di Trenitalia UK Limited si segnala che la società al momento non ha una propria operatività avendo sostanzialmente la partecipazione in Trenitalia C2C che opera nel trasporto passeggeri sul mercato inglese di medio raggio. L'acquisto di tale partecipazione è stato finanziato dalla capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. La recuperabilità di Trenitalia UK si basa sulla capacità di Trenitalia C2C di generare flussi di cassa derivanti dall'attività corrente, in tale contesto, anche in considerazione dell'approvazione del nuovo piano 2019-2023 di Trenitalia C2C, gli amministratori hanno effettuato un test di impairment al 31 dicembre 2018 che non ha evidenziato perdite di valore: il differenziale tra partecipazione e patrimonio netto di Trenitalia UK è stato conseguentemente ritenuto recuperabile.

AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2018 Trenitalia S.p.A. non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio, azioni proprie e/o della società controllante, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Premessa

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e di quelli dinanzi alle Autorità Nazionali e Comunitarie di maggior rilievo che hanno avuto evoluzioni nell'esercizio 2018. 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; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. 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 2018 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 nelle 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. Alle stesse Note si fa rinvio per la descrizione delle attività e passività potenziali.

Per quanto riguarda le indagini e i procedimenti giudiziari in corso alla fine del periodo, si segnala:

- il procedimento penale n. 2615/2018 R.G.N.R. - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea - è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, allorquando il treno Regionale 10027 ha investito, al P.L. posto al km 12+413 (tra le località di Rodallo e Caluso), un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista del nostro treno e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno. Il procedimento è attualmente nella fase delle indagini preliminari.
- il procedimento penale n. 24515/2018 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Napoli, è stato aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso ad un operatore della manutenzione presso l'IMC ETR di Napoli in data 7 agosto 2016. Il procedimento si trova, allo stato, nella fase delle indagini preliminari e risultano indagati alcuni dirigenti/dipendenti della Società per il reato di omicidio colposo commesso con la presunta violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Procedimenti Penali ex D.Lgs.231/2001

- Procedimento penale n. 6305/2009 R.G.N.R. – n. 2135/2013 R.G. Tribunale di Lucca e n. 1597/2018 R.G. Corte di Appello di Firenze relativo all'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009. Il processo di secondo grado è iniziato il 13 novembre 2018 davanti la Terza Sezione Penale della Corte di Appello di Firenze. Le prime 2 udienze a fine gennaio sono state dedicate all'esposizione della relazione da parte del Collegio mentre le ulteriori 3 udienze di febbraio alla discussione della Procura Generale. Al riguardo si ricorda che in data 31 luglio 2017 era stata depositata la sentenza del cui dispositivo era stata data lettura il 31 gennaio 2017. Sia le persone fisiche che la società avevano proposto impugnazione innanzi alla Corte di Appello di Firenze. In primo grado erano stati condannati, 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., era stata dichiarata responsabile degli illeciti alla stessa ascritti ed era stata 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 sarà esecutiva solo in seguito al passaggio in giudicato del provvedimento di condanna. La società ha accantonato il relativo controvalore.
- Procedimento penale n. 1758/2014 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano. All'udienza del 22 giugno 2018 il processo si è definito con sentenza di assoluzione, perché il fatto non sussiste, sia per un dirigente sia per la Società. Il procedimento riguardava presunte violazioni connesse al superamento dei limiti fissati normativamente nello scarico di acque reflue industriali in pubblica fognatura e vedeva coinvolti un dirigente e la Società Stessa.
- Procedimento penale n. 3566/2015 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rimini. Il procedimento è stato avviato 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 risulterebbe commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro e nell'interesse e a vantaggio della società (in quanto sarebbero state omesse le misure di prevenzione previste dalla legge allo scopo di eseguire i lavori in modo più rapido e meno costoso). E' stato emesso il decreto di citazione diretta a giudizio, davanti al Tribunale di Rimini in composizione monocratica e la prossima udienza è fissata per il 18 marzo 2019.
- 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 del quale 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 imputabile 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.

Procedimenti dinanzi alle Autorità Comunitarie

Come già riportato nei 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 Italiane, 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 e nel 2018 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 sostanzialmente patrimoniali derivanti dalla riallocazione di asset all'interno del Gruppo FS Italiane; 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 2018 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), 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 integrazione e aggiornamento delle procedure che disciplinano i processi analizzati.

Nel corso dell'anno, si sono concluse le operazioni, avviate nel 2017, di distribuzione dell'opuscolo informativo sul D. Lgs. 231/2001 e sul Modello, in formato cartaceo per il personale di officina e in formato elettronico, tramite tablet aziendale, per il personale di bordo (macchinisti e capi treno). La distribuzione cartacea ha interessato più di 5.700 dipendenti su tutto il territorio nazionale, mentre il personale di bordo raggiunto tramite tablet è stato pari a circa 13.000 agenti.

L'Organismo di vigilanza ha promosso e monitorato l'attività di aggiornamento del Modello, reso necessario a seguito della definitiva cessazione in Trenitalia dell'attività di trasporto merci che, dopo la scissione del Ramo Cargo a favore della consociata Mercitalia Rail Srl, era temporaneamente proseguita solo in Sicilia e per i traffici transfrontalieri con la Francia. L'attività di aggiornamento ha tenuto conto anche delle novità introdotte dal legislatore in materia di reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D. Lgs. n. 231/2001 dalla data del precedente aggiornamento (febbraio 2017), della riedizione del Codice Etico del Gruppo Ferrovie

dello Stato Italiane e dell'evoluzione dei due Sistemi di Gestione Integrati verso l'unitario Sistema Integrato di Gestione Sicurezze e Qualità.

In data 30 ottobre 2018 il Consiglio di Amministrazione, su proposta dell'Organismo di Vigilanza, ha approvato il nono aggiornamento del Modello di Organizzazione Gestione e Controllo di Trenitalia

Informativa relativa all'articolo 2497 ter del Codice Civile

La Società, nel corso del 2018 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.

Compensi degli Amministratori con deleghe

I compensi del Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato vengono stabiliti dal CdA nel rispetto della "Direttiva in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione e di politiche per la remunerazione dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze" del 24 giugno 2013.

Il CdA di Trenitalia, nella seduta del 15 settembre 2017 ha determinato i compensi spettanti al Presidente del Consiglio di Amministrazione e dell'Amministratore Delegato per le rispettive cariche ricoperte in Consiglio di Amministrazione e per le funzioni rispettivamente loro attribuite come di seguito esposto:

Presidente del Consiglio di Amministrazione	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso emolumento carica	60.000
Compenso fisso emolumento deleghe	43.000
Componente variabile	-

Amministratore Delegato e Direttore Generale	Emolumenti annuali mandato 2017-2019
Compenso fisso emolumento carica Amministratore Delegato	65.000
Compenso fisso rapporto di lavoro Direttore Generale	350.000
Componente variabile rapporto di lavoro Direttore Generale	205.000

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In data 24 maggio 2018 il CdA di Trenitalia Spa ha approvato il Piano Industriale 2019-2023 a cui ha fatto seguito un aggiornamento a valle dell'avvio del Piano Industriale del Gruppo FS Italiane. Tale aggiornamento è stato approvato dal CdA di Trenitalia in data 19 febbraio 2019, di cui il Budget 2019 ne costituisce il primo anno.

Il Piano definisce i lineamenti strategici e gli obiettivi economico-finanziari dei *business* in cui opera la società in un contesto di mercato caratterizzato da una crescente pressione competitiva nel mercato domestico sia in ambito *Long Haul*, sia in quello del trasporto Regionale che culminerà, poi, nel 2020 con la completa liberalizzazione del mercato ferroviario europeo (IV pacchetto ferroviario UE).

Le linee guida saranno abilitate da quattro fattori chiave:

- nuovo modello industriale, orientato alla massimizzazione dell'efficienza operativa in ambito manutenzione, logistica industriale e canali di vendita
- *digital transformation*, focalizzata su omnicanalità, interazione con il cliente *one-to-one*, Internet of Things
- sicurezza, attraverso presidio costante di tecnologie, *governance*, cultura e formazione
- sostenibilità ambientale, ovvero efficienza energetica della trazione e degli impianti industriali, riduzione dei consumi idrici e della produzione di rifiuti, *green procurement*, ampliamento delle iniziative a favore di una mobilità multimodale integrata (e.g. partnership con operatori di ultimo miglio, rafforzamento del servizio Freccialink)

La strategia in ambito Trasporto Regionale è quella di rispondere sempre più alle esigenze delle persone con ampliamento dei servizi offerti, flessibilità e differenziazione tariffaria, assistenza ed informazione, semplificazione dell'esperienza di viaggio sempre più orientata alla digitalizzazione, integrazione multimodale e valorizzazione della sostenibilità ambientale del treno. Tale strategia sarà supportata da un ingente Piano di Investimenti finalizzato ad un radicale rinnovamento della flotta con l'acquisto di 594 nuovi treni per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro nell'arco di Piano. Nell'ambito di tale piano nel corso dei primi mesi del 2019 troverà avvio la società operativa aggiudicataria, in *partnership* con la società Tper, del Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario nella regione Emilia-Romagna.

L'obiettivo in ambito *Long Haul* Mercato è quello di consolidare la leadership nei servizi AV attraverso la continua ricerca di eccellenza nell'offerta dei servizi, maggiore flessibilità in termini di offerta, *pricing* e livelli di servizio, evoluzione verso un modello di assistenza personalizzata e sviluppo della multimodalità e facilitare la fruibilità del treno in un'ottica di viaggio *end to end* continuo.

La strategia in ambito del *Long Haul* Servizio Universale, in coerenza con gli obiettivi del Contratto di Servizio 2017-2026, è quella di miglioramento della qualità e del *comfort* attraverso l'*upgrade* del materiale rotabile.

Il Piano strategico prevede altresì uno sviluppo del *business* internazionale attraverso un rafforzamento dei mercati presso i quali la società è già presente nonché con ulteriori sviluppi in ambiti ritenuti profittevoli.

Le strategie sopra riportate saranno supportate da azioni finalizzate a recuperi di efficienza ed efficacia attraverso la revisione del modello manutentivo, ridisegno della *supply chain*, ottimizzazione del reticolo produttivo e dei canali di vendita fisici. Il Piano prevede inoltre un forte impulso in tema di *Digital Trasformation* che interesserà tutti gli ambiti dell'azienda con particolare orientamento ai clienti, alle attività di produzione e manutenzione ed a quelle di *back office*.

L'adozione di tale Piano Industriale consentirà lo sviluppo ed un rafforzamento dei fondamentali economici della Società in un contesto di piena sostenibilità finanziaria volta ad accrescere il valore per l'azionista.

Bilancio di esercizio: prospetti contabili e note esplicative

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2018	31.12.2017*
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	8.958.135.585	9.296.758.637
Attività immateriali	(7)	178.640.390	150.888.779
Attività per imposte anticipate	(8)	86.098.125	92.602.188
Partecipazioni	(9)	57.468.542	57.468.542
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	2.796.795	1.356.258
Altre attività non correnti	(11)	83.297.865	74.179.168
Totale attività non correnti		9.366.437.301	9.673.253.572
Rimanenze	(12)	555.735.663	559.258.465
Crediti commerciali correnti	(13)	1.220.602.801	1.610.829.254
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	22.671.505	19.324.570
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	35.765.873	39.871.039
Crediti tributari	(15)	2.494.813	179.290
Altre attività correnti	(11)	38.503.920	146.814.643
Totale attività correnti		1.875.774.576	2.376.277.261
Totale attività		11.242.211.877	12.049.530.833
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(16)	1.417.782.000	1.417.782.000
Riserve	(16)	243.064.251	229.252.169
Riserva di valutazione	(16)	(149.668.020)	(155.818.812)
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	881.072.809	619.941.141
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	256.763.283	276.241.638
Totale Patrimonio Netto		2.649.014.323	2.387.398.136
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	4.478.057.228	5.226.225.390
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	624.848.123	708.129.875
Fondi rischi e oneri	(19)	145.875.585	126.272.770
Debiti commerciali non correnti	(22)	4.230.000	126.141
Passività per imposte differite	(8)	91.971.048	91.681.178
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	18.362.481	17.482.623
Altre passività non correnti	(21)	46.757	1.067.305
Totale passività non correnti		5.363.391.223	6.170.985.283
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	(17)	1.334.795.181	1.294.695.897
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	388.264	4.460.745
Debiti commerciali correnti	(22)	1.210.318.873	1.206.486.716
Debiti per imposte sul reddito	(23)	-	9.829.957
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	154.555.893	439.659.615
Altre passività correnti	(21)	529.748.120	536.014.485
Totale passività correnti		3.229.806.332	3.491.147.415
Totale passività		8.593.197.554	9.662.132.697
Totale patrimonio netto e passività		11.242.211.877	12.049.530.833

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

Conto economico

(Euro)	Note	2018	2017*
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(24)	5.206.605.995	5.163.269.122
Altri proventi	(25)	161.308.262	149.530.813
Totale ricavi		5.367.914.257	5.312.799.935
Costi operativi			
Costo del personale	(26)	1.686.992.639	1.677.885.146
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(27)	412.047.522	315.361.267
Costi per servizi	(28)	2.028.076.930	1.938.305.430
Costi per godimento beni di terzi	(29)	92.285.290	97.291.233
Altri costi operativi	(30)	45.992.688	54.629.741
Costi per lavori interni capitalizzati	(31)	(381.156.413)	(356.328.295)
Totale costi		3.884.238.657	3.727.144.522
Ammortamenti	(32)	1.061.001.019	1.085.749.302
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(33)	36.613.368	79.578.638
Accantonamenti			21.271.512
Risultato operativo		386.061.214	399.055.961
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(34)	8.754.567	26.444.256
Oneri finanziari	(35)	95.663.099	99.661.440
Totale proventi e oneri finanziari		(86.908.533)	(73.217.184)
Risultato prima delle imposte		299.152.681	325.838.777
Imposte sul reddito	(36)	42.389.398	49.597.139
Risultato netto d'esercizio		256.763.283	276.241.638

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	Note	2018	2017 *
Risultato netto d'esercizio		256.763.283	276.241.638
Altre componenti di conto economico complessivo			
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo al lordo dell'effetto fiscale:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(16)	(725.425)	4.205.676
Effetto fiscale utili/(perdite) relativi ai benefici attuariali	(16)	(1.089.447)	(2.481.488)
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdite) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni al lordo dell'effetto fiscale:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(16)	10.481.137	23.654.963
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(16)	(2.515.473)	(5.677.191)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		6.150.792	19.701.960
Totale conto economico complessivo dell'esercizio		262.914.075	295.943.598

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio Netto										
(Euro)	Capitale sociale	Riserve					Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve		Riserve di Valutazione						
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti					
Saldo al 31 dicembre 2016	1.654.464.000	46.326.859	177.084.324	(39.423.035)	(136.097.739)	47.890.409	508.962.378	116.819.751	2.328.136.537	
Aumento di capitale										
Scissione Cargo	(236.682.000)								(236.682.000)	
Distribuzione dividendi									-	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		5.840.988				5.840.988	110.978.763	(116.819.751)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
Utile (Perdite) d'esercizio								276.241.638	276.241.638	
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto				17.977.772	1.724.188	19.701.960			19.701.960	
Saldo al 31 dicembre 2017	1.417.782.000	52.167.847	177.084.324	(21.445.263)	(134.373.550)	73.433.357	619.941.141	276.241.638	2.387.398.136	
Effetti prima applicazione IFRS9 al netto dell'effetto fiscale							(1.297.888)		(1.297.888)	
Saldo al 1 gennaio 2018 *	1.417.782.000	52.167.847	177.084.324	(21.445.263)	(134.373.550)	73.433.357	618.643.253	276.241.638	2.386.100.248	
Aumento di capitale										
Distribuzione dividendi									-	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		13.812.082				13.812.082	262.429.556	(276.241.638)	-	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:										
Utile (Perdite) d'esercizio								256.763.283	256.763.283	
Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto				7.965.664	(1.814.872)	6.150.792			6.150.792	
Saldo al 31 dicembre 2018	1.417.782.000	65.979.929	177.084.324	(13.479.599)	(136.188.422)	93.396.231	881.072.809	256.763.283	2.649.014.323	

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

Rendiconto finanziario

(Euro)	Note	2018	2017*
Utile/(perdita) di esercizio	(16)	256.763.283	276.241.638
Ammortamenti	(6-7)	1.061.001.019	1.085.749.302
Accantonamento fondi per rischi	(19)	33.085.550	42.514.661
Svalutazioni	(6-7-10)	36.518.737	58.672.826
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	(18)	5.290.841	7.471.786
Accantonamenti e svalutazioni		74.895.128	108.659.273
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(25-30)	(1.614.800)	(585.932)
Variazione delle rimanenze	(12)	3.522.802	25.177.730
Variazione dei crediti commerciali	(13)	390.226.453	(237.735.341)
Variazione dei debiti commerciali	(22)	7.936.016	(614.875.076)
Variazione imposte correnti e differite	(8-15-23)	(8.956.467)	17.377.137
Variazione delle altre passività	(21)	(7.286.913)	(67.774.932)
Variazione delle altre attività	(11)	99.192.026	147.575.431
Utilizzi fondi rischi e oneri	(19)	(8.555.215)	(24.826.196)
Pagamento benefici ai dipendenti	(18)	(89.298.017)	(62.900.984)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa		1.777.825.315	652.082.050
Investimenti in immobili impianti e a macchinari	(6)	(723.944.473)	(875.827.564)
Investimenti in attività immateriali	(7)	(76.737.291)	(64.007.864)
Investimenti in partecipazioni	(9)	(9.000.000)	(15.097.846)
Investimenti al lordo dei contributi		(809.681.764)	(954.933.274)
Contributi-immobili impianti e a macchinari	(6)	-	88.976.343
Contributi		-	88.976.343
Disinvestimenti immobili impianti e a macchinari	(6)	12.507.154	15.157.574
Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali	(7)	3.141.095	-
Disinvestimenti in partecipazioni	(9)	-	14.396.803
Disinvestimenti		15.648.249	29.554.377
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento		(794.033.515)	(836.402.554)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(17-20)	(757.834.421)	1.009.148.181
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(17-20)	49.765.543	(999.808.937)
Variazione delle attività finanziarie	(10-20)	(4.787.472)	(15.585.509)
Variazione delle passività finanziarie	(20)	(1.979.512)	210.786.020
Dividendi	(16)	-	-
Variazione patrimonio netto	(16)	(1.297.889)	-
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria		(716.133.751)	204.539.755
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo		267.658.049	20.219.250
Disponibilità liquide a inizio periodo		(385.098.179)	(405.317.429)
Disponibilità liquide a fine periodo		(117.440.130)	(385.098.179)
di cui C/C Intersocietario	(20)	(153.206.003)	(424.969.218)
di cui Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	35.765.873	39.871.039

*La Società ha applicato l'IFRS9 e l'IFRS15 al 1° gennaio 2018. Sulla base del/i metodo/i di transizione adottato/i, le informazioni comparative non sono state rideterminate. Tuttavia ove richiesto al fine di rendere comparabili i dati, si è proceduto ad alcune riclassifiche.

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 5 marzo 2019 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 2018 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 5 - Gestione dei rischi finanziari.

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

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili adottati nella redazione del Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2017, ad eccezione di quanto descritto nei successivi paragrafi.

3. Principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

Gli immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli

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

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

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

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

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

Categoria	Aliquota di Ammortamento	Vita Utile
Materiale rotabile		
- Componenti da ripristinare	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
Terreni e fabbricati		
- Terreni patrimoniali	-	
- Terreni strumentali	-	
- Fabbricati industriali e costruzioni leggere	2%	50 anni
- Manutenzione incrementativa fabbricati industriali	5%	20 anni
- Migliorie su beni di terzi	20%	5 anni
Impianti industriali		
- Impianti di officina	5%	20 anni
- Manutenzione incrementativa Impianti di officina	10%	10 anni

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

Attività immateriali

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

(a) Concessioni, licenze e marchi

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

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

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

(b) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

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

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

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Strumenti finanziari

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione e misurazione degli strumenti finanziari, il principio contabile internazionale IFRS 9 "Strumenti finanziari". L'IFRS 9 sostituisce il precedente IAS 39, dettando nuove regole in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Tra le principali novità si evidenzia 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*.

Gli effetti della prima applicazione dell'IFRS 9, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società, sono riepilogati nella Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie

L'IFRS 9 introduce nuove disposizioni per la classificazione e la valutazione delle attività finanziarie che riflettono il modello di *business* secondo cui vengono gestite tali attività e le caratteristiche dei loro flussi finanziari.

L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al *fair value* rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al *fair value* rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL). Le categorie previste dallo IAS 39, ossia, detenuti fino a scadenza, finanziamenti e crediti e disponibili per la vendita, sono state eliminate.

In dettaglio il principio contabile così come adottato dalla società:

Classificazione e valutazione – Attività finanziarie	
IFRS 9	IAS 39
<p>L'IFRS 9 classifica le attività finanziarie in tre categorie principali: al costo ammortizzato, al <i>fair value</i> rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI) e al <i>fair value</i> rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL).</p> <p>Le analisi che un'entità dovrà svolgere per classificare le attività finanziarie nelle suddette categorie seguono una prima distinzione a seconda se siamo in presenza di un titolo di capitale, un titolo di debito o un derivato.</p> <p>Tutte le attività finanziarie rappresentate da titoli di capitale sono sempre rilevate al <i>fair value</i>.</p> <p>Nel caso in cui il titolo sia detenuto con finalità di <i>trading</i>, le variazioni di <i>fair value</i> devono essere rilevate a conto economico, mentre per tutti gli altri investimenti l'entità potrà decidere, alla data di rilevazione iniziale, di rilevare successivamente tutte le variazioni di <i>fair value</i> nelle altre componenti del conto economico complessivo (OCI), esercitando la <i>FVTOCI option</i>. In tal caso, gli importi accumulati a OCI non saranno mai riversati nell'utile/(perdita) dell'esercizio anche in caso di eliminazione contabile dell'investimento. L'applicazione dell'opzione "FVTOCI" è irrevocabile e le riclassifiche tra le tre categorie non sono concesse.</p> <p>Per quanto riguarda invece la classificazione delle attività finanziarie rappresentate dai crediti e dai titoli di debito, è necessario considerare due elementi:</p> <p>1. il modello di <i>business</i> adottato dalla società. In particolare:</p>	<p>In precedenza e in linea con quanto previsto dallo IAS 39 le attività finanziarie erano classificate nelle seguenti categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attività al <i>fair value</i> con contropartita al conto economico; • crediti e finanziamenti; • attività finanziarie detenute fino a scadenza; • attività finanziarie disponibili per la vendita. <p><i>Attività finanziarie con contropartita al conto Economico</i></p> <p>Tale categoria includeva le attività finanziarie acquisite a scopo di negoziazione a breve termine, gli strumenti derivati e le attività designate come tali al momento della loro iscrizione. Tali attività erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento al valore di mercato (<i>bid price</i>) alla data di chiusura del periodo oggetto di rilevazione o, nel caso di strumenti non quotati, attraverso tecniche finanziarie di valutazione comunemente utilizzate.</p> <p><i>Crediti e finanziamenti</i></p> <p>In tale categoria erano incluse le attività non rappresentate da strumenti derivati e non quotate in un mercato attivo, dalle quali erano attesi pagamenti fissi o determinabili. Tali attività erano inizialmente rilevate al <i>fair value</i> e, successivamente, valutate al costo ammortizzato sulla base del metodo del tasso</p>

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Held to Collect</i> (HTC) modello avente l'obiettivo di possedere l'attività finanziaria per l'incasso dei flussi contrattuali; • <i>Held To Collect and Sale</i> (HTC&S) modello avente l'obiettivo sia di incassare i flussi contrattuali derivanti dall'attività finanziaria sia di vendere l'attività finanziaria stessa; • altro modello di business diverso dai due precedenti. <p>2. le caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali rinvenienti dallo strumento finanziario. In particolare si dovrà verificare se tali flussi di cassa contrattuali sono rappresentati unicamente dal pagamento del capitale e dagli interessi o diversamente includono anche altre componenti. Questa verifica è denominata SPPI Test (<i>Solely Payment of Principal and Interest Test</i>).</p> <p>L'IFRS 9 fornisce le definizioni di capitale e interessi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il capitale è il <i>fair value</i> dell'attività finanziaria all'iscrizione iniziale e tale importo può cambiare nel tempo lungo la vita dello strumento finanziario (ad esempio, tramite rimborsi); • gli interessi rappresentano, invece, la compensazione per il valore temporale del denaro e il rischio di credito sul capitale residuo. <p>Un'attività finanziaria rappresentata quindi da titoli di debito potrà essere classificata nelle seguenti categorie:</p> <p>1. Costo ammortizzato quando:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (<i>SPPI Test</i> superato); e b. il <i>business model</i> adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria esclusivamente per incassare flussi di cassa contrattuali (modello di <i>business</i> HTC). <p>In questa categoria, gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al <i>fair value</i>, inclusivo dei costi dell'operazione (ovvero i costi marginali, intesi come i</p>	<p>di interesse effettivo.</p> <p>Qualora vi fosse un'obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività veniva ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso <i>impairment test</i> erano rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi venivano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività veniva ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'<i>impairment</i>.</p> <p><i>Attività finanziarie detenute fino a scadenza</i></p> <p>Tali attività, valutate al costo ammortizzato, erano quelle, diverse dagli strumenti derivati, a scadenza prefissata e per le quali si aveva l'intenzione e la capacità di mantenerle in portafoglio sino alla scadenza stessa.</p> <p>Qualora vi fosse un'obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività veniva ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottenibili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso <i>impairment test</i> erano rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi venivano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività veniva ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'<i>impairment</i>.</p> <p><i>Attività finanziarie disponibili per la vendita</i></p> <p>In tale categoria erano 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 erano valutate al <i>fair value</i>, determinato facendo riferimento ai prezzi di mercato alla data di</p>
---	---

<p>costi che non sarebbero stati sostenuti senza che l'entità avesse acquisito, emesso o dismesso lo strumento) e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.</p> <p>2. <i>Fair Value Through Other Comprehensive Income</i> (FVTOCI) quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. i flussi di cassa contrattuali dello strumento sono rappresentati unicamente dal pagamento di capitale e interessi (<i>SPPI Test</i> superato); e b. il <i>business model</i> adottato dalla società prevede che l'entità detenga l'attività finanziaria sia per incassare flussi di cassa contrattuali che flussi di cassa generati dalla vendita (modello di <i>business</i> HTC&S). <p>In tale categoria gli strumenti finanziari classificati sono inizialmente rilevati al <i>fair value</i>, inclusivo dei costi dell'operazione.</p> <p>Gli interessi (calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo come nel previgente IAS 39), le perdite/(utili) per riduzione di valore e gli utili/(perdite) su cambi sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio. Le altre variazioni del <i>fair value</i> dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI saranno riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.</p> <p>3. <i>Fair Value Through Profit Or Loss</i> in via residuale, ovvero quando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. non sono rispettati i criteri precedentemente descritti ovvero; b. nel caso in cui si eserciti la <i>fair value option</i>. <p>Gli strumenti finanziari classificati in tale categoria sono inizialmente e successivamente rilevati al <i>fair value</i>. I costi dell'operazione e le variazioni del <i>fair</i></p>	<p>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 veniva riversata a conto economico solo nel momento in cui l'attività finanziaria veniva effettivamente ceduta, o, nel caso di variazioni negative, quando si evidenziava che la riduzione di valore significativa e prolungata già rilevata a patrimonio netto non poteva essere recuperata.</p> <p>Qualora vi fosse un'obiettiva evidenza di indicatori di perdite di valore, il valore delle attività veniva ridotto in misura tale da risultare pari al valore scontato dei flussi ottebbili in futuro: le perdite di valore determinate attraverso <i>impairment test</i> erano rilevate a conto economico. Qualora nei periodi successivi venivano meno le motivazioni delle precedenti svalutazioni, il valore delle attività veniva ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato qualora non fosse stato effettuato l'<i>impairment</i>.</p>
---	--

value sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.
--

Classificazione e valutazione – Passività finanziarie

L'IFRS 9 mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie. Tuttavia, mentre lo IAS 39 richiede la rilevazione di tutte le variazioni del *fair value* delle passività designate al FVTPL nell'utile/(perdita) dell'esercizio, l'IFRS 9 prevede che tali variazioni di *fair value* vengano presentate nel modo seguente:

- l'importo della variazione del *fair value* attribuibile ai cambiamenti del rischio di credito della passività deve essere presentato nelle altre componenti del conto economico complessivo; e
- l'importo residuo della variazione del *fair value* deve essere rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Perdite per riduzione di valore – Attività finanziarie e attività derivanti da contratti con i clienti

L'IFRS 9 sostituisce il modello della 'perdita sostenuta' (*incurred loss*) previsto dallo IAS 39 con un modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (*expected credit loss* o 'ECL'). Il modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sull'ECL che saranno ponderati in base alle probabilità.

Il nuovo modello di perdita per riduzione di valore si applica alle attività finanziarie valutate al costo ammortizzato o al FVOCI, fatta eccezione per i titoli di capitale e le attività derivanti da contratti con i clienti.

Il principio prevede che i fondi a copertura su crediti siano valutati utilizzando i seguenti approcci metodologici: il "*General deterioration method*" e il "*Simplified approach*"; in particolare:

- Il "*General deterioration method*" richiede la classificazione in tre *stage* degli strumenti finanziari inclusi nel perimetro di applicazione dell'IFRS 9. I tre *stage* riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- Il "*Simplified approach*" prevede, per i crediti commerciali, *contract asset*⁷ e crediti derivanti da contratti di *leasing*, l'adozione di alcune semplificazioni, al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere *lifetime*, pertanto non è richiesta la *stage allocation*.

Nei casi in cui trova applicazione il *General Deterioration Method*, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre *stage* in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- *Stage 1*: comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (es.: *rating*) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di *impairment*. Permangono in *stage 1*, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (*12-month ECL*) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di *default* nei prossimi 12 mesi. Gli

⁷ Ai sensi dell'IFRS 15 *Revenue from Contracts with Customers*, i *contract asset* sono definiti come i diritti dell'entità ad un corrispettivo in cambio di beni o servizi che l'entità ha trasferito al cliente, quando il diritto è subordinato a qualcosa di diverso dal passare del tempo (per esempio, le prestazioni future dell'entità).

interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 1* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;

- *Stage 2*: comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di *impairment*. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (*Lifetime ECL*). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in *stage 2* sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'*asset*;
- *Stage 3*: comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di *impairment* alla Data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di *default* lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di *impairment* e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di *default*, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in *cluster* omogenei in base alla tipologia di controparte:

- *Pubblica Amministrazione*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;
- *Intercompany*: comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- *Depositi*: tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- *Crediti vs terzi*: comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Il Gruppo ha deciso, inoltre, di applicare l'esenzione "*Low Credit Risk Exemption*" prevista dal principio per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con *rating* ritenuto *Investment Grade* (da AAA a BBB-), in virtù della quale non viene eseguita la *stage allocation* bensì esse vengono allocate direttamente in *stage 1* con *provisioning* a 1 anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di *impairment*, prevede i seguenti principali *step* operativi:

- Distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali: è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di *stage allocation*, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della *stage allocation* in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica *lifetime*;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Finanziari: per ogni cluster, una volta definito lo *stage* di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;
- Calcolo dell'*Expected Credit Loss* – Crediti Commerciali: per ogni cluster, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro 1 anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa secondo le regole indicate.

Derivati

In linea con quanto previsto dall'IFRS 9, la Società ha deciso in fase di prima applicazione di avvalersi della possibilità di continuare ad applicare le disposizioni di *hedge accounting* previste dallo IAS 39. Pertanto, le disposizioni relative agli strumenti derivati sono rimaste immutate.

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*).

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

Fair value hedge

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

Cash flow hedge

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

Determinazione del fair value

Il *fair value* degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (*bid price*) alla data di chiusura del periodo. Il *fair value* di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il *fair value* degli *interest rate swap* è misurato

attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il *fair value* dei *forward* su cambi è determinato sulla base dei tassi di cambio di mercato alla data di riferimento e ai differenziali di tasso attesi tra le valute interessate.

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi, al netto delle svalutazioni effettuate secondo l'IFRS 9. 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

La Società, a partire dal 1° gennaio 2018, applica per la rilevazione dei ricavi con i clienti, il principio contabile internazionale IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". L'IFRS 15 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 di quelli che rientrano nell'ambito degli *standards* sul leasing, sui contratti assicurativi e sugli strumenti finanziari). 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 principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. La rilevazione dei ricavi, senza più presentare, come per i precedenti IAS 18 e IAS 11, la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Gli impatti

riferiti all'introduzione del principio IFRS 15 sono esposti nella successiva Nota 4 "Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15", cui si fa rinvio.

Poiché la Società ha scelto di applicare il nuovo principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1° gennaio 2018), i dati comparativi non sono stati rideterminati ed agli stessi continuano ad applicarsi i precedenti principi contabili IAS 18 e IAS 11. Nel seguito, il principio contabile così come adottato dalla Società.

Prodotti e servizi	Rilevazione IFRS 15 Natura, tempistiche di soddisfacimento delle <i>performance obligation</i>, significativi termini di pagamento	Rilevazione IAS 18 e IAS 11 Natura del cambio di principio contabile
Principio generale	<p>Con l'IFRS 15 i ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente.</p> <p>Per l'IFRS 15, nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (<i>performance obligation</i>). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, l'entità rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo.</p> <p>Per le obbligazioni di fare adempiute nel</p>	<p>In precedenza i ricavi, in conformità allo IAS 18, venivano rilevati nella misura in cui era probabile che al Gruppo sarebbero affluiti dei benefici economici e il loro ammontare poteva 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 venivano rilevati a Conto economico con riferimento allo stadio di completamento del servizio e solo quando il risultato della prestazione poteva essere attendibilmente stimato. I Ricavi delle vendite di beni erano valutati al <i>fair value</i> del corrispettivo ricevuto o spettante e quando i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà dei beni stessi erano trasferiti all'acquirente e i relativi costi potevano essere stimati attendibilmente.</p> <p>I contratti di costruzione (o commesse), in conformità allo IAS 11, venivano iscritti al valore dei corrispettivi contrattuali pattuiti, ragionevolmente maturati, secondo il metodo della percentuale di completamento, tenuto conto dello stato di avanzamento raggiunto e dei rischi contrattuali attesi. Lo stato di</p>

	<p>corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (<i>over the time</i>), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli <i>input</i> (<i>cost-to-cost method</i>). I ricavi sono rilevati sulla base degli <i>input</i> impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli <i>input</i> totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli <i>input</i> risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti.</p>	<p>avanzamento dei lavori era misurato con riferimento ai costi di commessa sostenuti alla data di bilancio in rapporto al totale dei costi stimati per ogni singola commessa. Quando il risultato di una commessa non poteva essere stimato correttamente, il ricavo di commessa era riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti erano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa poteva essere stimato correttamente ed era probabile che il contratto avrebbe generato un profitto, il ricavo di commessa era riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando era probabile che il totale dei costi di commessa avrebbe superato il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale era rilevata a Conto economico immediatamente e indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa. Le commesse erano esposte al netto degli eventuali fondi svalutazione, delle perdite a finire, nonché degli acconti e degli anticipi relativi al contratto in corso di esecuzione. L'eventuale differenziale positivo veniva rilevato tra le attività nella voce in esame, mentre l'eventuale differenziale negativo veniva rilevato tra le passività alla voce "Debiti commerciali".</p>
<p>Ricavi per servizi di trasporto-mercato</p>	<p>I ricavi per i servizi di trasporto su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o <i>Long Haul</i>, per tutto il territorio nazionale.</p> <p>Il contratto con il cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (es. trasporto, accesso alla <i>lounge</i>, <i>welcome drink</i>, <i>wifi</i>, ecc...), le stesse vengono</p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi</p>

	<p>considerate come un'unica <i>performance obligation</i> di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio.</p> <p>I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni ecc) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e <i>bonus</i> che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. La società promuove nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti della società, costituiscono una <i>performance obligation</i> ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono.</p> <p>La tipologia di <i>business</i> prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.</p> <p>Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene <i>over time</i>.</p>	
<p>Ricavi per servizi di trasporto-CdS</p>	<p>I ricavi per i servizi di trasporto ferroviario sono regolati dai contratti di servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIT e MEF) relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed include il trasporto Regionale, e i treni <i>Intercity</i> giorno e notte.</p> <p>I servizi di trasporto disciplinati da tali contratti rappresentano la <i>performance</i></p>	<p>L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi</p>

	<p><i>obligation.</i></p> <p>I ricavi sono considerati di competenza <i>pro rata temporis</i> in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia ecc), per le stesse viene effettuata una stima con accantonamento a fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte.</p> <p>Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene <i>over time.</i></p>	
Altri Ricavi e Proventi	<p>Gli altri ricavi e proventi includono i servizi residuali svolti dalla società, quali la manutenzione dei rotabili di terzi, il contributo riconosciuto dalle società del gruppo a Trenitalia per il trasporto dei dipendenti titolari di tali diritto e la vendita di beni.</p> <p>I ricavi vengono registrati nel momento in cui le prestazioni sono effettuate o i beni consegnati.</p>	L'adozione dell'IFRS 15 non ha prodotto impatti significativi

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, include l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transizione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi della Società vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la stessa risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i

pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La Società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

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 2018.

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 e accoglie i risultati del progetto dello IASB volto alla sostituzione dello IAS 39, superando tutte le versioni dell'IFRS 9 precedentemente emesse in tema di classificazione e valutazione, *derecognition*, *impairment* e *hedge accounting*. Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio, si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

IFRS 15 *Revenue from contracts with customers*

Il 28 maggio 2014 lo IASB e il FASB hanno pubblicato, nell'ambito del programma di convergenza IFRS-US GAAP, lo *standard* IFRS 15 "Ricavi provenienti dai contratti con i clienti". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1905 del 22 settembre 2016. L'IFRS 15 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). Il principio cardine del nuovo *standard* impone che la società/entità rilevi i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi sia espresso in un importo che rifletta il corrispettivo a cui la società/entità ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi. Pertanto, la rilevazione dei ricavi, senza più presentare la distinzione tra ricavi per vendita di beni, servizi e lavori in corso, si snoda attraverso il c.d. *five step model* (identificazione del contratto; identificazione delle *performance obligation*; identificazione del corrispettivo; allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*; rilevazione del ricavo). Per una dettagliata descrizione di quanto previsto dal Principio si rimanda a quanto descritto nella in precedenza e successivamente con riferimento agli impatti derivanti dalla prima applicazione.

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*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 519 del 28 marzo 2018. L'interpretazione chiarisce la corretta contabilizzazione delle transazioni che includono un anticipo sui corrispettivi in valuta estera. La data dell'operazione ai fini della determinazione del tasso di cambio da applicare al momento della rilevazione iniziale dell'attività, del costo o del ricavo connesso (o di parte dell'attività, del costo o del ricavo connesso) è la data in cui l'entità rileva inizialmente l'attività non monetaria o la passività non monetaria determinata dal versamento o dal ricevimento di un anticipo.

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

Annual improvements to IFRS standards 2014-2016 cycle

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato il documento "Annual Improvements to IFRS Standards 2014-2016 Cycle". Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 182 del 7 febbraio 2018. Le modifiche introdotte, rientranti nell'ordinaria attività di razionalizzazione e di chiarimento dei principi contabili internazionali, riguardano i seguenti principi: l'IFRS 1 *First-time adoption of international financial reporting standards*, l'IFRS 12 *Disclosure of interests in other entities* e lo IAS 28 *Investments in associates and joint venture*. L'applicazione dell'interpretazione non ha comportato, per la natura della stessa, effetti significativi sul presente documento.

Amendments to IAS 40 Transfers of Investment Property

L'8 dicembre 2016 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 40 *Investment Property*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 400 del 14 marzo 2018. La modifica chiarisce gli aspetti relativi al trattamento dei trasferimenti da, e verso la voce, investimenti immobiliari. L'entità deve operare i cambiamenti che portano a qualificare un immobile che non era un investimento immobiliare come tale o viceversa quando, e solo quando, vi è un cambiamento effettivo dell'uso, e non solo la volontà da parte del *management*. L'applicazione delle modifiche non ha comportato, per come è strutturato il processo decisionale di riclassifica tra le classi di *asset* in parola, effetti significativi sul presente documento.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI DI RECENTE OMOLOGAZIONE DA PARTE DELL'UNIONE EUROPEA MA NON ANCORA APPLICATI

IFRS 16 – Leases

Il 13 gennaio 2016 lo IASB ha pubblicato il nuovo *standard* IFRS 16 *Leases*. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 1990 del 9 novembre 2017. L'IFRS 16, che sostituisce lo IAS 17, 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*.

L'entità, che dovrà adottare l'IFRS 16 *Leasing* a partire dal 1° gennaio 2019, ha stimato gli effetti, riportati nel seguito, derivanti dalla prima applicazione di tale principio sul bilancio consolidato. Si fa presente che gli effetti a consuntivo dell'adozione del suddetto principio al 1° gennaio 2019 potrebbero essere diversi in quanto:

- il Gruppo, nell'ambito del progetto di *impact analysis* cui la Società partecipa, non ha ancora completato la verifica e la valutazione dei controlli sui suoi nuovi sistemi informativi;
- in ambito nazionale, in coordinamento con lo *standard setter* italiano, è ancora in discussione l'interpretazione di taluni contratti e clausole rilevanti con riferimento al "non cancellable period"; e

- i nuovi criteri di valutazione potrebbero subire modifiche fino alla presentazione del primo bilancio dell'esercizio che comprende la data di prima applicazione;
- il Gruppo, e di conseguenza la Società sta ancora valutando, anche in connessione ai punti precedenti, taluni espedienti pratici concessi dal Principio.

L'IFRS 16 introduce un unico modello di contabilizzazione dei *leasing* nel bilancio dei locatari secondo cui il locatario rileva un'attività che rappresenta il diritto d'utilizzo del bene sottostante e una passività che riflette l'obbligazione per il pagamento dei canoni di locazione. Sono previste delle esenzioni all'applicazione dell'IFRS 16 per i *leasing* a breve termine e per quelli di attività di modesto valore. Le modalità di contabilizzazione per il locatore restano simili a quelle previste dal principio attualmente in vigore, ossia il locatore continua a classificare i *leasing* come operativi o finanziari.

L'IFRS 16 sostituisce le attuali disposizioni in materia di leasing, compresi lo IAS 17 *Leasing*, l'IFRIC 4 Determinare se un accordo contiene un *leasing*, il SIC-15 *Leasing* operativo—Incentivi e il SIC-27 La valutazione della sostanza delle operazioni nella forma legale del *leasing*.

Leasing in cui si agisce da locatario

L'entità rileverà nuove attività e passività per i *leasing* operativi di veicoli ferroviari, strutture autoveicoli, e talune locazioni immobiliari. La natura dei costi relativi ai suddetti *leasing* muterà in quanto l'entità andrà ad ammortizzare le attività per il diritto d'utilizzo e gli oneri finanziari sulle passività di *leasing*. Precedentemente, l'entità contabilizzava i costi per *leasing* operativi a quote costanti lungo la durata del *leasing* e rilevava delle attività e passività solo in presenza di differenze temporanee tra il momento in cui pagava i canoni di *leasing* e i costi rilevati. Sulla base delle informazioni preliminari disponibili attualmente, la Società prevede di rilevare ulteriori passività per *leasing* in un intervallo che oscilla tra i 35 milioni di euro e i 40 milioni di euro al 1° gennaio 2019;

Prima applicazione

La Società intende applicare l'IFRS 16 dalla data di prima applicazione (ossia il 1° gennaio 2019) utilizzando il metodo retroattivo modificato. Pertanto, l'effetto cumulativo dell'adozione dell'IFRS 16 sarà rilevato a rettifica del saldo di apertura degli utili portati a nuovo al 1° gennaio 2019, senza rideterminare le informazioni comparative.

Amendments to IFRS 9 - Prepayment features with Negative Compensation

In data 12 ottobre 2017, lo IASB ha pubblicato l'emendamento all'IFRS 9 *Financial Instruments* - Elementi di pagamento anticipato con compensazione negativa. Tale documento è stato adottato dall'Unione Europea con il Regolamento n. 498 del 22 marzo 2018. Le modifiche sono volte a chiarire la classificazione di determinate attività finanziarie rimborsabili anticipatamente quando si applica l'IFRS 9. In particolare, l'emendamento propone per gli strumenti finanziari con pagamento anticipato, che potrebbero dar esito ad una compensazione negativa, l'utilizzo del metodo del costo ammortizzato o del *fair value through other comprehensive income* a seconda del modello di *business* adottato. Le società applicano le modifiche, al più tardi, a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che cominci il 1° gennaio 2019 o

successivamente. La valutazione degli impatti che si determineranno con l'entrata in vigore di tale principio è in corso di analisi.

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. Non si prevedono effetti significativi dall'entrata in vigore di tale interpretazione.

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

Amendments to 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. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Annual improvements to IFRS standards 2015-2017 cycle

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*. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to IAS 19 - Plan Amendment, Curtailment or Settlement

In data 7 febbraio 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 19 *Employee Benefits*. Le modifiche chiariscono i trattamenti contabili a cui ricorrere per piani a benefici definiti in caso di modifica del piano, *curtailment* o *settlement*. Ovvero, richiedono che una società utilizzi le ipotesi aggiornate dell'eventuale rimisurazione per determinare il costo del servizio corrente e l'interesse netto per il resto del periodo di riferimento successivo alla modifica del piano. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2019 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del primo trimestre del 2019.

Amendments to References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

Il 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato la versione rivista del *Conceptual Framework for Financial Reporting*. Le principali modifiche rispetto alla versione del 2010 riguardano: un nuovo capitolo in tema di valutazione, migliori definizioni e *guidance*, in particolare con riferimento alla definizione di passività, chiarimenti di

importanti concetti, come *stewardship*, prudenza e incertezza nelle valutazioni. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IFRS 3 – Business Combination

Il 22 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IFRS 3 *Business Combination*. La modifica ha interessato la definizione di *business*, intesa, attualmente, come un insieme integrato di attività che è possibile condurre e gestire allo scopo di fornire beni o servizi ai clienti, generare reddito da investimenti o generare altri redditi da attività ordinarie. In precedenza, la definizione veniva utilizzata per intendere un insieme integrato di attività in grado di essere condotto e gestito allo scopo di fornire un rendimento sotto forma di dividendi, costi inferiori o altri vantaggi economici direttamente agli investitori o ad altri proprietari, membri o partecipanti. La nuova definizione modificata di un'impresa dovrà essere applicata alle acquisizioni che si verificano a partire dal 1° gennaio 2020. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

Amendments to IAS 1 e IAS 8 – Definition of material

Il 31 ottobre 2018, lo IASB ha pubblicato l'emendamento allo IAS 1 e allo IAS 8 *Definition of Material*. Le principali modifiche hanno riguardato l'allineamento dei riferimenti e delle citazioni presenti in alcuni IFRS in modo che essi richiama la nuova versione del *Conceptual Framework*, approvata a marzo 2018, e non più quella del 2010. L'emendamento si applica ai bilanci relativi agli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2020 o successivamente. L'omologazione da parte dell'UE è prevista nel corso del 2019.

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. Effetti dell'adozione dell'IFRS 9 e dell'IFRS 15

Di seguito gli effetti dell'applicazione dei principi contabili internazionali IFRS 9, IFRS 15:

IFRS 9 – STRUMENTI FINANZIARI

Metodo di transizione

Le modifiche dei principi contabili derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono applicate sostanzialmente in maniera retroattiva, fatta eccezione per quanto di seguito riportato:

- la Società si avvale dell'esenzione che consente di non rideterminare le informazioni comparative degli esercizi precedenti relative ai cambiamenti di classificazione e di valutazione (comprese le perdite per riduzione di valore). In linea generale, le differenze dei valori contabili delle attività e delle passività finanziarie derivanti dall'adozione dell'IFRS 9 sono rilevate tra gli utili portati a nuovo e le riserve al 1° gennaio 2018;
- come già indicato in precedenza, la Società in tema di *hedge accounting* ha deciso di continuare ad applicare le disposizioni previste dallo IAS 39.

Classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie

Come riportato nella Nota 3 "principali principi contabili applicati", l'IFRS 9 modifica le categorie di classificazione per le attività finanziarie, ma mantiene in sostanza le disposizioni dello IAS 39 per la classificazione delle passività finanziarie.

Perdite per riduzione di valore

Di seguito, la Società ha stimato che l'applicazione dei nuovi criteri per le perdite per riduzione di valore previsti dall'IFRS 9 al 1° gennaio 2018 genera il seguente impatto:

	<i>valori in migliaia di euro</i>
Svalutazione al 31 dicembre 2017 (IAS 39)	285.324
Impairment addizionale al 1° gennaio 2018:	1.298
Altre attività correnti e non correnti	103
Crediti commerciali	1.154
Altre attività finanziarie	24
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16
Svalutazione al 1° gennaio 2018 (IFRS 9)	286.622

IFRS 15 – RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI

Metodo di transizione

La Società, per mezzo della costituzione di specifici gruppi di lavoro, ha eseguito e completato l'analisi circa gli impatti generati dall'adozione del nuovo *standard* IFRS 15. Applica il principio retroattivamente con effetto cumulato alla data di prima applicazione (ossia 1 gennaio 2018), pertanto, i dati comparativi non sono stati rideterminati e continuano ad essere rilevati in conformità allo IAS 18 e allo IAS 11.

L'applicazione del principio IFRS 15 non ha generato effetti sui saldi di apertura al 1° gennaio 2018.

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere la natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari provenienti dai contratti con i clienti. A tal fine, la Società si è adoperata per l'elaborazione di nuovi dettagli informativi.

In tema di *disclosure*, il principio ha dettato nuovi obblighi informativi, di natura sia qualitativa che quantitativa, con l'obiettivo di fornire agli utilizzatori del bilancio informazioni sufficienti per comprendere la natura, l'importo, la tempistica e il grado di incertezza dei ricavi e dei flussi finanziari provenienti dai contratti con i clienti. A tal fine, la Società si è adoperata per l'elaborazione di nuovi dettagli informativi.

5. 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:

(Migliaia/Euro)	31.12.2018	31.12.2017
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.797	1.356
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	2.797	1.356
Crediti commerciali non correnti		
Fondo svalutazione		
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti	81.611	72.456
Fondo svalutazione	(36)	-
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	81.575	72.456
Crediti commerciali correnti	1.524.471	1.895.830
Fondo svalutazione	(303.868)	(285.000)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	1.220.603	1.610.829
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22.696	19.325
Fondo svalutazione	(24)	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	22.672	19.325
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al netto del fondo svalutazione	5.162	9.227
Altre attività correnti	36.201	145.931
Fondo svalutazione	(385)	(323)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	35.816	145.608
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione*	1.368.625	1.858.801

* non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Le

tabelle

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

(Migliaia/Euro)	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	969.486	1.356.281
Clienti terzi	141.168	189.830
Istituti finanziari	5.162	9.227
Società del gruppo	252.809	303.463
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.368.625	1.858.801

	31.12.2018	31.12.2017
Pubblica Amministrazione	71%	73%
Clienti terzi	10%	10%
Istituti finanziari	0%	0%
Società del gruppo	18%	16%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

La società, in considerazione della tipologia di attività, annovera tra i suoi crediti i corrispettivi dei contratti di servizio verso le Regioni e lo Stato e i crediti verso clienti ordinari. La tipologia dei crediti della Società nella sostanza è, quindi, in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di insolvenza del creditore attraverso la valutazione del grado di affidamento. Per alcuni casi la possibilità di eccedere oltre il limite di fido è data solo alle società che rilasciano adeguate coperture fideiussorie. Pertanto il rischio di credito, rappresentato dall'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni da parte dei propri debitori, è sensibilmente ridotto.

La seguente tabella fornisce una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2018 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

31.12.2018						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	497.382	164.468	85.425	99.094	126.053	972.421
Fondo Svalutazione	(210)	(98)	(51)	(59)	(2.516)	(2.935)
Pubblica Amministrazione (netto)	497.171	164.369	85.374	99.035	123.537	969.486
Società del gruppo	166.246	30.170	7.857	45.622	7.803	257.697
Fondo Svalutazione	(74)	(14)	(4)	(20)	(4.776)	(4.888)
Società del gruppo (netto)	166.172	30.156	7.853	45.601	3.027	252.809
Clienti terzi	118.607	6.466	1.819	15.655	295.110	437.658
Fondo Svalutazione	(14)	(1)	(0)	(2)	(296.474)	(296.490)
Clienti terzi (netto)	118.594	6.466	1.819	15.653	(1.363)	141.168
Istituti finanziari	5.162	-	-	-	-	5.162
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	-
Altri debitori (netto)	5.162	-	-	-	-	5.162
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	787.099	200.991	95.046	160.289	125.200	1.368.625

31.12.2017						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione	615.452	416.314	73.720	125.847	149.543	1.380.876
Fondo Svalutazione	0	(3.376)	(4.661)	(16.557)	0	(24.594)
Pubblica Amministrazione (netto)	615.452	412.938	69.059	109.290	149.543	1.356.281
Società del gruppo	232.713	35.721	17.201	12.346	10.204	308.185
Fondo Svalutazione	0	0	0	0	(4.722)	(4.722)
Società del gruppo (netto)	232.713	35.721	17.201	12.346	5.482	303.463
Clienti terzi	142.446	43.578	17.521	57.033	185.260	445.837
Fondo Svalutazione	0	(15.115)	(16.656)	(50.148)	(174.089)	(256.008)
Clienti terzi (netto)	142.446	28.462	865	6.885	11.171	189.830
Istituti finanziari	9.227	-	-	-	-	9.227
Fondo Svalutazione	-	-	-	-	-	0
Altri debitori (netto)	9.227	-	-	-	-	9.227
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	999.838	477.121	87.126	128.521	166.196	1.858.801

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni, pari complessivamente a 969 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 48% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso le Regioni Sicilia (circa 79 milioni di euro), Agenzia della Mobilità Piemontese (circa 69 milioni di euro), Valle d'Aosta (circa 42 milioni di euro), Calabria (circa 21 milioni di euro) e verso il MEF (circa 144 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.

L'esposizione complessiva e l'impairment derivato da ciascuna classe di credito è stata classificata per classe di rischio al 31 dicembre 2018, così come determinato dall'Agenzia di rating Standard&Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

Valori espressi in migliaia di euro

	2018					2017		
	FVTPL	FVOCI	Costo Ammortizzato		Totale	Detenuti sino a scadenza	Totale	
		12-months expected credit losses	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired				Lifetime - impaired
da AAA a BBB-			1.291.004			1.291.004	1.772.594	1.772.594
da BB a BB+				74.608	307.326	381.934	371.530	371.530
Valori Contabili Lordi			1.291.004	74.608	307.326	1.672.938	2.144.125	2.144.125
Fondo Svalutazione			(7.641)	(233)	(296.440)	(304.313)	(285.324)	(285.324)
Valore Netto			1.283.363	74.375	10.887	1.368.625	1.858.801	1.858.801

I movimenti del fondo svalutazione dei crediti svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito:

Valori espressi in migliaia di euro

	2018				2017
	12-months expected credit losses	Lifetime - not impaired	Lifetime - impaired	Totale	Fondo Svalutazione
Saldo al 31 dicembre 2017	7.641		277.683	285.324	285.324
Effetti prima applicazione dell'IFRS 9		233	1.065	1.298	
Saldo apertura	7.641	233	278.748	286.622	
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato			95	95	
Nuove attività finanziarie acquisite			28.932	28.932	
Utilizzo Fondo			(11.335)	(11.335)	
Rettifiche Gruppo					
Saldo di chiusura	7.641	233	296.440	304.313	

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 2018 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 2018 e al 31 dicembre 2017, indicati al lordo degli interessi da versare, sono espone nella tabella seguente:

31/12/2018	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	571.391	578.824	62.015	62.012	124.300	290.098	40.399
Finanziamenti da soci	5.241.461	5.493.446	563.696	678.205	1.000.448	1.264.019	1.987.078
Passività finanziarie	153.204	153.204	153.204	-	-	-	-
Totale	5.966.056	6.225.474	778.915	740.217	1.124.748	1.554.117	2.027.477
Debiti commerciali	1.214.549	1.214.549	1.210.319	-	4.230	-	-
Passività finanziarie derivate	19.714	24.175	5.120	3.750	5.966	5.418	3.921
<hr/>							
31/12/2017	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	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	-	-	-	-
Totale	6.945.890	7.293.564	1.040.363	708.403	820.080	2.027.584	2.697.134
Debiti commerciali	1.206.613	1.206.613	1.206.613	-	-	-	-
Passività finanziarie derivate	32.173	45.749	11.642	9.187	5.453	13.511	5.956

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:

31/12/2018	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	571.391	123.360	410.000	38.031
Finanziamenti da Soci	5.241.461	1.211.435	2.117.071	1.912.955
Passività finanziarie	153.204	153.204	-	-
Totale	5.966.056	1.487.999	2.527.071	1.950.986
Debiti commerciali	1.214.549	1.210.319	4.230	-
<hr/>				
31/12/2017	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
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	-	-
Totale	6.945.890	1.719.665	2.651.246	2.574.979
Debiti commerciali	1.206.613	1.206.613	-	-

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 2018 il costo *all-in* dell'indebitamento a medio lungo termine della società, comprensivo dello *spread* di credito, si è attestato nell'ordine dell'1,2%.

Al 31 dicembre 2018 circa il 50% dell'indebitamento a medio lungo termine (EUR 2,6 mld) è a tasso fisso ovvero coperto fino alla scadenza dell'operazione via *Interest Rate Derivatives*.

Il restante 50% di debito a medio lungo termine (EUR 2,6 mld) risulta coperto con operazioni di copertura con scadenza a più breve termine. In particolare, le operazioni di copertura rientranti in tale categoria insistono su:

- debito a tasso variabile per complessivi EUR 1,4 mld coperto via *Interest Rate Swap* stipulati principalmente nel 2018 e con durate comprese tra uno e tre anni;
- debito a tasso variabile per complessivi EUR 1,2 mld coperto via *Interest Rate Cap* stipulati nel 2016 e nel 2018 e con scadenze comprese tra il 2019 e il 2021;
- debito a tasso fisso trasformato in tasso variabile tramite la prima operazione di *fair value hedge* stipulato nel 2016 su 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	4.052.918	2.172.558	45.045	584.788	761.525	781.200
Tasso fisso	2.172.556	4.052.916	1.474.088	539.960	792.591	1.246.277
Saldo al 31 dicembre 2018	6.225.474	6.225.474	1.519.133	1.124.748	1.554.116	2.027.477
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
Saldo al 31 dicembre 2017	6.945.889	7.293.562	1.748.763	820.081	2.027.584	2.697.134

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

	31.12.2018	31.12.2017
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	66,47%	71,46%
Tasso fisso	33,53%	28,54%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	12,60%	15,44%
Tasso variabile protetto	32,25%	20,75%
Tasso fisso	55,15%	63,81%

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 2018:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile (Δ)	13.618	(9.649)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura (Δ)	(7.117)	5.552
Totale	6.501	(4.097)

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 2018 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair Value</i> Operazioni di <i>Cash Flow Hedge</i> (Δ)	18.509	(14.740)
<i>Fair Value</i> Operazioni di <i>Fair Value Hedge</i> (Δ)	(2.829)	3.029
Totale	15.680	(11.711)

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:

	31/12/2018		31/12/2017	
	Controvalore EUR	CHF	Controvalore EUR	CHF
Finanziamenti da Soci	39.933	45.000	38.455	45.000
Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale	39.933	45.000	38.455	45.000
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
Esposizione netta	39.933	45.000	38.455	45.000

Gestione del capitale proprio

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

Attività e passività finanziarie per categoria

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

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

31 dicembre 2018	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	2.797		
Altre attività non correnti	83.298		
Crediti commerciali correnti	1.220.603		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22.672		
Disponibilità liquide	35.766		
Crediti tributari	2.495		
Altre attività correnti	38.504		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.478.057	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		18.362	18.362
Debiti commerciali non correnti		4.230	
Altre passività non correnti		47	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.334.795	
Debiti commerciali correnti		1.210.319	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		154.556	1.351
Altre passività correnti		529.748	
Debiti tributari		-	

31 dicembre 2017	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
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
Debiti commerciali non correnti		126	
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	

Informativa sullo Stato Patrimoniale

6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari al 31 dicembre 2018 con le relative movimentazioni dell'esercizio.

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	2.035.405	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)
Consistenza al 01.01.2017	1.326.694	7.677.077	25.321	57.550	546.771	9.633.413
Investimenti	0	0	0	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)	0	(1.041.428)
Perdite di valore	0	(56.852)	0	0	(1.432)	(58.284)
Alienazioni e dismissioni*	0	(15.207)	0	(16)	0	(15.223)
Incrementi dei contributi di periodo	0	(102.307)	0	0	13.630	(88.677)
Altri movimenti	0	0	0	0	(3.322)	(3.322)
Altre riclassifiche**	0	(3.631)	0	0	0	(3.631)
Totale variazioni	7.069	(149.489)	4.067	(13.187)	(185.114)	(336.654)
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)	(596.578)
Consistenza al 31.12.2017	1.333.763	7.527.588	29.388	44.363	361.657	9.296.759
Investimenti	0	0	0	359	720.727	721.086
Passaggi in esercizio	16.020	654.392	8.846	13.105	(702.588)	(10.225)
Ammortamenti	(26.316)	(957.609)	(6.058)	(18.312)	0	(1.008.295)
Perdite di valore	0	(35.049)	(1)	0	(1.010)	(36.060)
Alienazioni e dismissioni*	0	(6.271)	-	(208)	0	(6.479)
Incrementi dei contributi di periodo	0	(317)	0	(242)	2.563	2.004
Altri movimenti	0	(438)	0	0	(1.130)	(1.568)
Altre riclassifiche**	0	0	0	913	0	913
Totale variazioni	(10.296)	(345.292)	2.787	(4.385)	18.562	(338.624)
Costo storico	2.087.803	19.443.210	198.004	418.717	453.059	22.600.793
Ammortamenti e perdite di valore	(759.227)	(11.715.733)	(163.567)	(378.273)	(31.285)	(13.048.085)
Contributi	(5.109)	(545.182)	(2.262)	(466)	(41.555)	(594.574)
Consistenza al 31.12.2018	1.323.467	7.182.295	32.175	39.978	380.219	8.958.134
Alienazioni e dismissioni*						
Costo storico	0	(69.431)	0	(1.005)	0	(70.436)
Ammortamenti	0	63.160	0	797	0	63.957
Contributi	0	0	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Totale alienazioni e dismissioni	-	(6.271)	0	(208)	-	(6.479)
Altre riclassifiche **						
Costo storico	0	0	0	1.440	0	1.440
Ammortamenti	0	0	0	(527)	0	(527)
Contributi	0	0	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	0	0	0	0
Totale altre riclassifiche**	-	0	0	913	-	913

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

- Gli investimenti pari a 721.086 mila euro si riferiscono al materiale rotabile per 641.991 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti su impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 79.095 mila euro. Gli investimenti sul materiale rotabile, riguardano in particolare il proseguimento del rinnovo delle flotte (141.998 mila euro) sia per il servizio Alta Velocità, con il completamento delle consegne dell'ultimo complesso elettrotreni ETR 1000, mentre, in ambito Trasporto Regionale sono proseguite le consegne dei convogli elettrici "Jazz", per un totale di ulteriori 11 treni, ed è stato autorizzato l'acquisto di ulteriori 14 treni Diesel Swing. Sono inoltre inclusi gli interventi di manutenzione incrementativa (368.914 mila euro) e di *revamping/restyling* (125.916 mila euro). Gli altri investimenti riguardano essenzialmente il proseguimento dei progetti per l'adeguamento, la razionalizzazione e l'efficientamento energetico degli impianti di manutenzione.
- I passaggi in esercizio hanno riguardato principalmente il materiale rotabile (641.991) in particolare: nuove acquisizioni sia per il Trasporto Regionale, complessi Jazz (86.743 mila euro), sia per l'alta Velocità con elettrotreni AV ETR 1000 (32.818 milioni di euro), nonché interventi di manutenzioni incrementative (374.747 milioni di euro) e interventi di *restyling* e *revamping* (147.681 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 35.039 mila euro si riferiscono essenzialmente alla svalutazione di rotabili a seguito dell'avvio del processo di dismissione;
- le alienazioni e dismissioni riguardano principalmente la cessione di materiale rotabile (6.271 mila euro), di cui a Mercitalia (4.341 mila euro), Serfer (142 mila euro), RFI (1.399 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 1.513.181 mila euro, aggiornato sulla base dell'Amendment Agreement del 28 marzo 2017 e del rimborso di fine 2018 per 612.100 mila euro che ha liberato garanzie sul materiale per 644.716 mila euro.

7. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2018 con le relative movimentazioni intercorse.

ATTIVITA' IMMATERIALI				
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Imm. in corso e acconti	Totale
Costo storico	14.354	584.006	13.953	612.313
Ammortamenti e perdite di valore	(10.987)	(467.886)	(1.224)	(480.097)
Contributi	(1.959)	(583)	-	(2.542)
Consistenza al 01.01.2017	1.408	115.537	12.729	129.674
Investimenti			64.008	64.008
Passaggi in esercizio		26.106	(24.188)	1.918
Ammortamenti	(481)	(44.160)		(44.641)
Perdite di valore			(70)	(70)
Alienazioni e dismissioni				0
Altri movimenti				0
Variazione contributi				0
Altre riclassifiche	0	0		0
Totale variazioni	(481)	(18.054)	39.750	21.215
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)
Consistenza al 31.12.2017	927	97.483	52.479	150.889
Investimenti			76.646	76.646
Passaggi in esercizio	93	119.703	(109.929)	9.867
Ammortamenti	(428)	(51.867)		(52.295)
Perdite di valore			(90)	(90)
Alienazioni e dismissioni *		(1.180)	(2.280)	(3.460)
Altri movimenti				-
Variazione contributi		(2.004)		(2.004)
Altre riclassifiche *		(913)		(913)
Totale variazioni	(335)	63.739	(35.653)	27.751
Costo storico	13.003	326.017	18.210	357.230
Ammortamenti e perdite di valore	(11.896)	(161.988)	(1.384)	(175.268)
Contributi	(515)	(2.807)	0	(3.322)
Consistenza al 31.12.2018	592	161.222	16.826	178.640
Alienazioni e dismissioni*				
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni		(1.200)	(2.280)	(3.480)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni		20		20
Decrementi svalutazioni per dismissioni				0
Totale alienazioni e dismissioni	-	(1.180)	(2.280)	(3.460)
Riclassifiche*				
Variazione costo storico per riclassifiche		(28.023)		(28.023)
Variazioni f.do ammortamento per riclassifiche		27.110		27.110
Variazioni contributi conto impianti per riclassifiche				-
Totale riclassifiche	-	(913)	-	(913)

I movimenti dell'esercizio 2018 sia per "Investimenti" (76.646 mila euro), sia per "Passaggi in esercizio" (109.929 mila euro) sono riconducibili agli sviluppi software afferenti ai vari sistemi gestionali della società. Tra gli investimenti realizzati si segnala:

- la realizzazione del nuovo sistema di "Dinamic Maintenance System" per l'efficiamento del processo manutentivo attraverso attività predittive;

- l'acquisto di ulteriori emettitrici automatiche (Self Service) e l'evoluzione dei sistemi di vendita Regionali ;
- la realizzazione dei sistemi di *Revenue Management*, evoluzione dei processi di reporting relativi ai palmari per il personale di bordo e la piattaforma CRM;
- lo sviluppo di nuovi processi di reporting e di amministrazione, nuovi interventi in ambito della mobilità integrata e della digital travel experience;

Gli ammortamenti, pari a 52.295 mila euro, si riferiscono alla quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività immateriali.

Le alienazioni e dismissioni si riferiscono interamente al trasferimento del Progetto ECE ("Extended Customer Experience", per lo sviluppo di ulteriori funzionalità del sistema di vendita PICO,) a Ferrovie dello Stato ,sia per il software già capitalizzato in Trenitalia sia per le Immobilizzazioni in corso.

Il valore dei contributi per 2.004 mila euro è riconducibile al finanziamento riconosciuto dalla Regione Piemonte per l'adeguamento del sistema di bigliettazione elettronica di Trenitalia al sistema BIP (Biglietto Integrato Piemonte).

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 2018 il test di *impairment* non essendo stati individuati *trigger events*.

8. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite al 31 dicembre 2018 con le relative movimentazioni avvenute nell'esercizio.

	31.12.2017	Incr.(decr.) con imp. a CE	Incr.(decr.) OCI	31.12.2018
Attività per imposte anticipate				
- Valutazione strumenti finanziari	6.772		(2.515)	4.257
- Imposte anticipate su perdite pregresse	85.830	(3.989)		81.841
Totale	92.602	(3.989)	(2.515)	86.098
Passività per imposte differite				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	104.495	(733)		103.762
- TFR e altri benefici ai dipendenti	(12.906)		1.090	(11.816)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	92	(67)		25
Totale	91.681	(800)	1.090	91.971
Saldo (Passività-Attività)	(921)	3.189	3.605	5.873

Le imposte anticipate presentano un decremento complessivo pari a 6.504 mila euro, dovuto alla:

- Variazione negativa pari a 2.515 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 netta negativa per 3.989 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, ha iscritto un idoneo valore di imposte differite attive

Le perdite fiscali prodotte e trasferite al consolidato di gruppo, e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2018, ammontano a circa 617 milioni di euro.

Le passività per imposte differite, pari a 91.971 mila euro, registrano un leggero incremento netto di 290 mila euro, dovuto all'aumento delle imposte differite relative al fondo TFR per 1.090 mila euro, parzialmente compensate dal rilascio del Fondo Imposte sui cespiti per 733 mila euro e delle imposte differite relative al fondo oneri officine per 67 mila euro.

9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2018.

	Valori netti al 31.12.2017	Valori netti al 31.12.2018	Fondo svalutazione cumulato al 31.12.2018
Partecipazioni in			
Imprese controllate	15.273	15.273	10.500
Imprese a controllo congiunto	42.160	42.160	941
Altre imprese	35	35	23
	57.468	57.468	11.464

Di seguito le variazioni nell'anno 2018:

	Valore Netto 31.12.2017	Acquisizioni/ Sottoscriz.	Acquisizioni/ Riduzioni	Svalutazioni /Ripristini di valore	Riclass.	Scioglimento	Riclassifica ad Attività destinate alla Vendita	Valore Netto 31.12.2018	% di partecip.	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2018
Partecipazioni in imprese controllate	15.273							15.273		10.500
Serfer Srl								0	100%	
Thello S.a.S.		9.000			(9.000)			0	100%	10.500
Trenitalia UK Limited	15.098							15.098	100%	
Soc. Ferr.Provv. Emilia Romagna Scarl	175							175	70%	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	42.160							42.160		941
Cisalpio AG	4.100							4.100	50%	941
Trenord Srl	38.060							38.060	50%	
Altre Imprese	35							35		23
Consel S.c.d.r.l.	1							1	1%	
Consorzo Trasporti Integrati	10							10	74%	
Isfort	24							24	5,98%	23
	57.468	9.000			(9.000)			57.468		11.464

Da segnalare l'incremento del valore della partecipazione in Thello di 9 milioni di euro riferito alla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale avvenuto nel corso dell'esercizio. Tale incremento è stato controbilanciato dalla contestuale riclassifica del medesimo importo per utilizzo del fondo rischi partecipazioni acceso nei precedenti esercizi a fronte del patrimonio netto negativo della controllata.

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 31.12.2018	% di part.	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2018 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Thello S.a.S.	Paris, 15 rue des Sablons	10.500	(9.557)	(9.674)	100%	(9.674)	-	9.674
Trenitalia UK Limited (**)	London, 20 Primrose Street	14.533	(7.716)	7.153	100%	7.153	15.098	7.945
Società Ferr. Provisoria Emilia Romagna Scarl (*)	Bologna, Via del Lazzaretto 16				70%		175	
							15.273	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto								
Cisalpio 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	2.368	91.308	50%	45.654	38.060	(7.594)
							42.160	
TOTALE							57.433	

(*) società non operativa

(**) cambio sterlina inglese - medio 2018: 1,1136; al 31/12/2018: 1,1179

(***) società in liquidazione; valori al 31.12.2017

La variazione più significativa 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. Al riguardo si segnala che il CdA di Trenitalia nell'adunanza del 30 ottobre 2018 ha deliberato di intervenire nell'Assemblea Generale di Thello S.A.S. del 31 ottobre 2018, esprimendo voto favorevole alla continuazione dell'attività

sociale, dando mandato all'amministratore delegato di provvedere alle necessarie formalizzazioni per l'intervento in Assemblea. In tale Assemblea è stato quindi deliberato di non procedere alla messa in liquidazione anticipata di Thello S.A.S., decidendo per la continuazione dell'attività sociale prendendo altresì atto che la società dispone di ulteriore termine (massimo) di due anni per la ricapitalizzazione della stessa ai sensi della normativa francese (patrimonio netto pari ad almeno il 50% del capitale sociale).

Per quanto riguarda il differenziale positivo che emerge sulla società Trenitalia UK Limited si segnala quanto segue: la società al momento non ha una propria operatività avendo sostanzialmente la partecipazione in Trenitalia C2C che opera nel trasporto passeggeri sul mercato inglese di medio raggio. L'acquisto di tale partecipazione è stato finanziato dalla capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.. La recuperabilità di Trenitalia UK si basa sulla capacità di Trenitalia C2C di generare flussi di cassa derivanti dall'attività corrente, in tale contesto, anche in considerazione dell'approvazione del nuovo piano 2019-2023 di Trenitalia C2C, gli amministratori hanno effettuato un test di impairment al 31 dicembre 2018 che non ha evidenziato perdite di valore: il differenziale tra partecipazione e patrimonio netto di Trenitalia UK è stato conseguentemente ritenuto recuperabile.

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

	% di possesso	Attività correnti	Attività Non Correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Casalpio AG (***)	50%	7697	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
31.12.2017										
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Trenord S.r.l.	50%	303.577	212.865	516.442	354.210	70.924	425.134	797.544	795.176	2.368
31.12.2018										

(***) società in liquidazione; valori 31.12.2017

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

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

	31.12.2018			31.12.2017			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Derivati	-	-	-	67	-	67	(67)	-	(67)
Crediti per finanziamenti	1.507	22.672	24.179	-	19.325	19.325	1.507	3.347	4.854
Altri crediti finanziari	1.290	-	1.290	1.290	-	1.290	-	-	-
	2.797	22.672	25.469	1.356	19.325	20.681	1.441	3.347	4.788

Le attività finanziarie al 31 dicembre 2018, sono pari a 25.469 mila euro, rispetto ai 20.681 mila euro del precedente esercizio.

L'incremento delle attività finanziarie, pari a 4.788 mila euro è dovuto essenzialmente alla variazione del saldo del conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la società Thello SaS (+3.730 mila euro).

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

	Credito Residuo					
	31.12.2018			31.12.2017		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	1.290	-	1.290	1.356	685	2.041
Trenord Srl		2.166	2.166	-	2.166	2.166
Thello S.a.S.		20.204	20.204	-	16.474	16.474
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	1.507	326	1.833	-	-	-
F.do Svalutazione Crediti		(24)	(24)			-
Totale	2.797	22.672	25.469	1.356	19.325	20.681

11. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2018			31.12.2017			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		10.749	10.749	-	12.518	12.518		(1.769)	(1.769)
Crediti per IVA verso controllante	19.837	-	19.837	561	104.744	105.305	19.276	(104.744)	(85.468)
Crediti per consolidato fiscale		6.009	6.009	-	1.492	1.492		4.517	4.517
Altri crediti per IVA	31	-	31	31	-	31		-	-
Altre amministrazioni dello Stato	61.774	10.507	72.281	71.895	10.126	82.021	(10.121)	381	(9.740)
Debiti diversi e rate/risconti	1.692	11.624	13.316	1.692	18.258	19.950		(6.634)	(6.634)
Totale	83.334	38.889	122.223	74.179	147.138	221.317	9.155	(108.249)	(99.094)
Fondo svalutazione	(36)	(385)	(421)		(323)	(323)	(36)	(62)	(98)
Totale netto fondo svalutazione	83.298	38.504	121.802	74.179	146.815	220.994	9.119	(108.311)	(99.192)

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

- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 72.281 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 53.082 mila euro di quota non corrente e 7.533 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 5.047 mila euro di quota non corrente e 1.873 mila euro di quota corrente);
- crediti per IVA verso controllante pari a 19.837 mila euro derivante dall' acconto 2018 versato;
- altri crediti, pari a 13.316 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (5.679 mila euro); crediti verso il personale (1.632 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico passeggeri (838 mila euro), anticipi a fornitori (1.332 mila euro) e altri crediti minori (3.835 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 (421 mila euro).

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

	31.12.2018			31.12.2017			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	83.334	35.846	119.180	74.179	145.127	219.306	9.155	(109.281)	(100.126)
Paesi dell'area euro		2.165	2.165		1.212	1.212		953	953
Regno Unito		201	201		92	92		109	109
Altri paesi europei (UE non euro)									
Altri paesi europei non UE		677	677		707	707		(30)	(30)
Retifica attività destinate alla vendita									
	83.334	38.889	122.223	74.179	147.138	221.317	9.155	(108.249)	(99.094)

12. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2018	31.12.2017	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	697.652	700.703	(3.051)
Fondo svalutazione	(142.912)	(143.746)	834
Valore netto	554.740	556.957	(2.217)
Cespiti radiati da alienare	11.200	15.990	(4.790)
Fondo svalutazione	(10.204)	(13.689)	3.485
Valore netto	996	2.301	(1.305)
Totale Rimanenze	555.736	559.258	(3.522)

Il valore delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo risulta sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente, non evidenziando significativi scostamenti. La variazione in diminuzione è sostanzialmente riconducibile alle materie prime, sussidiarie e di consumo (-3.051 mila euro) conseguenza dei piani di efficientamento degli acquisti e del progressivo piano di dismissione dei ricambi.

13. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2018	31.12.2017	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	68.970	77.861	(8.891)
- Clienti per irregolarità di viaggio	253.855	235.100	18.755
Amministrazione dello Stato e altre Amm. Pubbliche	55.994	63.653	(7.659)
Ferrovie Estere	4.746	9.533	(4.787)
Ferrovie in concessione	21.094	14.897	6.197
Agenzie e altre aziende di trasporto	22.673	23.616	(943)
Crediti da Contratto di Servizio verso lo Stato e le Regioni	900.240	1.301.624	(401.384)
- Contratto di Servizio verso le Regioni	671.886	793.502	(121.616)
- Contratto di Servizio verso lo Stato	228.354	508.122	(279.768)
Crediti verso società del Gruppo	196.899	169.545	27.354
Totale	1.524.471	1.895.829	(371.358)
Fondo svalutazione	(303.868)	(285.000)	(18.868)
Totale netto fondo	1.220.603	1.610.829	(390.226)

La variazione in diminuzione dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 390.226 mila euro è sostanzialmente ascrivibile alla diminuzione dei crediti da contratto di servizio nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze per 279.768 mila euro e verso le Regioni per 121.616 mila euro, dovuto alla regolazione finanziaria 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:

	31.12.2018	31.12.2017	Differenze
Nazionali	1.515.500	1.871.217	(355.717)
Paesi dell'area euro	6.669	7.197	(528)
Regno Unito	2.301	1.005	1.296
Altri paesi europei (UE non euro)	1	1.644	(1.643)
Altri paesi europei non UE		14.621	(14.621)
Altri paesi		143	(143)
Stati Uniti		2	(2)
	1.524.471	1.895.829	(371.358)

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

Fondo svalutazione crediti commerciali	31.12.2017	IFRS9 - FTA	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	31.12.2018
Clienti ordinari						
- Clienti	10.915	137	95	(114)	22.168	33.201
- Clienti per irregolarità di viaggio	231.596		28.932	(10.744)		249.784
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	24.594	928		(458)	(22.134)	2.930
Agenzie e altre aziende di trasporto	13.174			(20)	(13)	13.141
Crediti verso società del Gruppo	4.722	90				4.812
Totale	285.001	1.155	29.027	(11.336)	21	303.868

L'accantonamento del 2018 è riferito principalmente all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (28.932 mila euro).

14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2018	31.12.2017	Differenze
Depositi bancari e postali	5.162	9.227	(4.065)
Denaro e valori in cassa	30.604	30.644	(40)
Totale	35.766	39.871	(4.105)

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 2019.

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.

15. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 2.495 mila euro, si sono incrementati rispetto al 2017 di 2.316 mila euro sostanzialmente per effetto degli acconti versati IRAP risultati maggiori rispetto all'imposta calcolata a fine anno.

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute negli esercizi 2017 e 2018 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 2018, 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.

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 2018 è pari a 65.980 mila euro, a seguito dell'attribuzione del 5% dell'utile dell'esercizio 2017, per 13.812 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 2018 presenta un saldo negativo pari a 13.480 mila euro. La riserva si è decrementata rispetto al 31 dicembre 2017 per un importo lordo pari a 10.481 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 2018, compensata da una variazione di segno opposto di 2.515 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 2018 è pari a 136.188 mila euro. Nel 2018 si è registrata una lieve perdita attuariale complessiva pari a 725 mila euro (l'effetto fiscale è pari a 1.089 mila euro), rispetto ad un utile attuariale netto registrato nel 2017 pari a 1.724 mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Tale voce si incrementa di 262.430 mila euro per effetto della destinazione dell'utile 2017, pari a 276.242 mila euro, al netto della quota attribuita a Riserva Legale (13.812 mila euro), mentre non sono stati distribuiti dividendi nel corso del 2018.

Al 31 dicembre 2018 risulta pertanto un utile a nuovo complessivo pari a 881.073 mila euro, rispetto a 619.941 mila euro del 31 dicembre 2017. Su tale voce incide negativamente, l'effetto della prima adozione dell'IFRS 9 che ha avuto impatto negativo sul patrimonio netto per 1.298 mila euro al 1° gennaio 2018.

Risultato del periodo

L'esercizio 2018 presenta un risultato netto positivo pari a 256.763 mila euro, rispetto ai 276.242 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 31.12.2018 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
						Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	1.417.782	1.417.782	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:									
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	A B	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(13.480)	(13.480)	-	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(136.188)	(136.188)	-	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:									
Riserva Legale	65.980	65.980	B	-	-	-	-	-	-
Utù (perdite) a nuovo (*)	881.073	43.054	A B C	838.019	838.019	-	-	45.000	-
TOTALE	2.392.251	1.377.148		1.015.103	838.019	-	-	45.000	-

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
	31.12.2018	31.12.2017	
Finanziamenti da banche	448.031	570.396	(122.365)
Finanziamenti da soci	4.030.026	4.655.829	(625.803)
Totale Finanziamenti non correnti	4.478.057	5.226.225	(748.168)
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	31.12.2018	31.12.2017	Differenze
Finanziamenti da banche	123.360	163.985	(40.625)
Finanziamenti da soci	661.229	630.270	30.959
Totale	784.589	794.255	(9.666)
Finanziamenti a breve termine	31.12.2018	31.12.2017	Differenze
Finanziamenti da soci	550.206	500.441	49.765
Totale	550.206	500.441	49.765
Totale Finanziamenti correnti	1.334.795	1.294.696	40.099
Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine	5.262.646	6.020.480	(757.834)
Totale Finanziamenti	5.812.852	6.520.921	(708.069)

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 18.462 mila euro al 31 dicembre 2018 (18.637 mila euro al 31 dicembre 2017).

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti pari a 4.478.057 mila euro (5.226.225 mila euro al 31 dicembre 2017) si decrementa di 748.168 mila euro. Tale variazione è dovuta:

- alla riclassifica a breve dei finanziamenti che andranno in scadenza nel 2019 (766.334 mila euro), di cui: verso Capogruppo per finanziamenti Eurofima e TLTRO (Targeted Longer-Term Refinancing Operations) di 643.000 mila euro e verso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) di 123.334;
- parzialmente compensata dall'accensione di nuovi finanziamenti verso la controllante per circa 14.150 mila euro, e da altre variazioni legate a cambi, derivati e costo ammortizzato pari a 4.016 mila euro.

La quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine si decrementa per 9.666 mila euro, quale effetto differenziale tra le riclassifiche sopra evidenziate per quote in scadenza nel 2018 (766.334 mila euro) e il rimborso delle quote capitale dei finanziamenti scaduti nel 2018, in particolare: finanziamenti Eurofima verso la Capogruppo pari a 612.100 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 40.625 mila euro.

I finanziamenti a breve, pari a 550.206 mila euro (500.441 mila euro al 31 dicembre 2017) si incrementano di 40.099 mila euro essenzialmente per far fronte alle esigenze a breve di cassa.

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

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2018		31.12.2017	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ -	€ -	€ 40.625	€ 40.625
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ -	€ -	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ -	€ -	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ -	€ -	€ 149.400	€ 149.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ -	€ -	€ 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	€ 300.080	€ 300.000	€ 300.076
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	€ 507.780	€ 500.000	€ 506.871
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 150.000	€ 150.088	€ 150.000	€ 150.090
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 150.000	€ 150.086	€ 150.000	€ 150.086
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,70%	2021	€ 100.000	€ 99.943	€ 100.000	€ 99.863
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	€ 333.333	€ 333.354	€ 416.667	€ 416.690
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 350.000	€ 350.395	€ 350.000	€ 350.212
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	1,075%	2023	€ 600.000	€ 599.960	€ 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	€ 240.000	€ 240.006	€ 280.000	€ 280.003
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ 42.602	€ 42.500	€ 42.601
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 300.000	€ 300.006	€ 300.000	€ 300.017
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	1,70%	2025	€ 700.000	€ 704.181	€ 700.000	€ 703.848
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 100.000	€ 100.011	€ 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	€ 50.208	€ 50.000	€ 50.194
Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine EUR				€ 5.211.533	€ 5.224.400	€ 5.987.592	€ 5.984.691
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,675%	2020	CHF 45.000	CHF 45.318	CHF 45.000	CHF 45.318
Totale Finanziamenti Medio Lungo Termine CHF				CHF 45.000	CHF 45.318	CHF 45.000	CHF 45.318
Controvalore in Euro				€ 39.933	€ 40.214	€ 38.455	€ 38.726
Rettifica Finanziamenti per Derivati FVH					€ (1.968)		€ (2.937)
Totale Finanziamenti a Medio Lungo Termine				€ 5.251.466	€ 5.262.646	€ 6.026.047	€ 6.020.480

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2018 confrontata con il 31 dicembre 2017:

Posizione Finanziaria Netta	31.12.2018	31.12.2017	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	1.429.562	1.660.470	(230.907)
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	550.000	500.000	50.000
Quota a Breve Finanziamenti a M/L Termine (Capogruppo)	643.000	612.100	30.900
Quota a breve Finanziamenti da banche	123.333	163.958	(40.625)
Conto corrente intersocietario	153.203	424.968	(271.765)
Altro (compresi i ratei)	(39.974)	(40.556)	583
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	4.475.260	5.224.936	(749.675)
Debiti verso altri finanziatori (Capogruppo)	4.030.026	4.655.829	(625.804)
Finanziamenti da banche	448.032	570.396	(122.365)
Altro	(2.797)	(1.290)	(1.507)
Totale Complessivo	5.904.823	6.885.405	(980.583)

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2018	31.12.2017
Valore attuale obbligazioni TFR	606.203	689.773
Valore attuale obbligazioni CLC	18.567	18.271
Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC	624.770	708.044
Altri Benefici ai dipendenti	78	86
Totale TFR e altri benefici ai dipendenti	624.848	708.130

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

TFR	31.12.2018	31.12.2017
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	689.773	751.836
Interest cost (*)	4.855	7.051
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(193)	(7.203)
Anticipi e utilizzi	(88.231)	(61.911)
Passività per TFR a fine esercizio	606.204	689.773
CLC		
Obbligazioni a benefici definiti ad inizio esercizio	18.271	15.844
Service cost (**)	186	163
Interest cost (*)	249	258
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	919	2.999
Anticipi e utilizzi	(1.058)	(993)
Passività per CLC a fine esercizio	18.567	18.271

^(*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 88.231 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 193 mila euro rispetto all'utile attuariale del 2017 pari a 7.203 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente alla variazione del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (0,77% al 31 dicembre 2018, rispetto allo 0,88% del 31 dicembre 2017) 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 2018, a 18.567 mila euro, rispetto a 18.271 mila euro del 31 dicembre 2017. La CLC ha generato perdite attuariali per un importo pari a 919 mila euro, rispetto alla perdita attuariale del 2017 pari a 2.999 mila euro.

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2018	31.12.2017
Tasso di attualizzazione TFR	0,77%	0,88%
Tasso di attualizzazione CLC	1,57%	1,67%
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.

	31.12.2018	TFR	CLC
Tasso di turnover +1%		603.530	-
Tasso di Turnover -1%		609.166	-
Tasso di inflazione +0,25%		612.033	19.878
Tasso di inflazione -0,25%		600.461	17.322
Tasso di attualizzazione +0,25%		596.988	18.078
Tasso di attualizzazione -0,25%		615.697	19.079

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.

	31.12.2018	TFR	CLC
Service cost		-	187
Duration del piano (in anni)		6,8	12,0
Erogazioni future stimate			
1° Anno		59.298	1.123
2° Anno		55.834	1.129
3° Anno		58.245	1.138
4° Anno		75.663	1.152
5° Anno		68.407	1.167

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	31.12.2017	Acc.anti	Utilizzi e altre variazioni	Riclassifiche	31.12.2018
F.do ristrutturazione industriale	36.000		(919)		35.081
Altri fondi:					
F.do Oneri Officine	14.350		243	4.000	18.593
Fondo Rischi e Oneri	75.923	32.842	(16.563)		92.202
Totale non corrente	126.273	32.842	(17.239)	4.000	145.876
F.do Oneri Officine quota a breve	4.461	-	(73)	(4.000)	388
Totale corrente	4.461	-	(73)	(4.000)	388
Totale Fondi rischi ed oneri	130.734	32.842	(17.312)	-	146.264

Il Fondo Ristrutturazione Industriale di 35 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 919 mila euro a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio.

Il Fondo Oneri Officine (18.981 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio. Si segnala che la quota a breve è pari a 388 mila euro.

Gli altri Fondi Rischi e Oneri, al 31 dicembre 2018, sono pari a 92.202 mila euro (75.923 mila euro al 31 dicembre 2017) e sono così composti:

- Fondo contenzioso del lavoro per 9.898 mila euro (11.195 mila euro al 31 dicembre 2017) 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 ed il MIT per 19.234 mila euro (5.640 mila euro al 31 dicembre 2017) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati relativamente ai Contratti di Servizio; tale valore si è incrementato a seguito dell'entrata in vigore dei nuovi Contratti;
- Fondo contenzioso civile, per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 53.049 mila euro (49.967 mila euro al 31 dicembre 2017), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società;
- Fondo rischi su partecipazioni per 10.021 mila euro (9.121 mila euro al 31 dicembre 2017), 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 32.842 mila euro nel 2018, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 2.735 mila euro; (b) possibili penali da parte delle Regioni e dello stato per 16.210 mila euro; (c) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 3.997 mila euro; ed (d) accantonamento oneri su partecipazioni per 9.900 mila euro.

Tali fondi per Rischi ed Oneri sono stati infine utilizzati, nel corso del 2018, per 16.563 mila euro relativamente a: penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (2.616 mila euro), oneri sorti a

fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (916 mila euro), vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (4.031 mila euro) e oneri su partecipazioni (9.000) .

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)

	31.12.2018			31.12.2017			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziario									
Strumenti finanziari derivati di copertura	18.362	1.351	19.713	17.483	14.690	32.173	879	(13.339)	(12.460)
Altre passività finanziarie	-	153.205	153.205	-	424.970	424.970	-	(271.765)	(271.765)
	18.362	154.556	172.918	17.483	439.660	457.143	879	(285.104)	(284.225)

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 19.713 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2018 e registra un decremento di 12.460 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 153.205 mila euro (424.970 al 31 dicembre 2017), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un decremento pari a 271.765 mila euro per l'effetto del minore drenaggio bancario effettuato sul conto intercorso con la controllante, dovuto agli incassi avvenuti a fine anno.

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, espone 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
Saldo al 31 dicembre 2017	6.020.481	500.441	(20.681)	457.142	6.981.037
Flusso di cassa netto come da Rendiconto Finanziario	(757.834)	49.765	(4.788)	(273.744)	(986.601)
Variazione del Fair Value	-	-	-	(10.481)	-
Saldo al 31 dicembre 2018	5.262.647	550.206	(25.469)	172.917	5.994.436

21. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività non correnti e correnti risultano così composte:

	31.12.2018			31.12.2017			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.		118.211	118.211	-	128.733	128.733	(10.522)		(10.522)
Debiti per IVA		4.036	4.036	-	6.067	6.067	(2.031)		(2.031)
Altri debiti verso società del Gruppo		31.434	31.434	-	16.404	16.404	15.029		15.029
Debiti per consolidato fiscale		-	-	-	11.710	11.710	(11.710)		(11.710)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	47	376.067		1.067	373.101	374.168	(1.020)	2.966	1.946
Totale	47	529.748	153.681	1.067	536.014	537.081	(1.020)	(6.266)	(7.286)

Le altre passività correnti evidenziano un decremento di 7.286 mila euro rispetto al 2017 dovuto essenzialmente:

- al decremento dei "debiti per IVA" (2.031 mila euro);
- al decremento dei "debiti verso Ist. di Previ. e di Sic. Soc." (10.522 mila euro) a seguito della riduzione degli oneri riflessi sulle competenze maturate rispetto all'esercizio precedente;
- al decremento del debito per consolidato fiscale (11.710 mila euro) dovuto al calcolo dell'IRES che per la Società risulta a credito nell'anno 2018;
- all'incremento degli "Altri debiti verso società del Gruppo" (15.029 mila euro) dovuto principalmente al notevole aumento dei debiti per Iva di Gruppo verso la controllante;
- all'incremento della voce "Altri debiti e ratei/risconti passivi" (1.946 mila euro) dovuto principalmente all'aumento dei debiti verso il personale per competenze maturate e non ancora liquidate.

22. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2018			31.12.2017			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti verso fornitori		660.499	660.499		854.631	854.631		(194.132)	(194.132)
Acconti commerciali	4230	1.829	6.059	126	2.015	2.141	4.104	(185)	3.919
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		547.990	547.990		349.841	349.841		198.149	198.149
Totale debiti commerciali	4.230	1.210.319	1.214.549	126	1.206.487	1.206.613	4.104	3.832	7.936

L'incremento dei debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 7.936 mila euro, è riconducibile sostanzialmente all'aumento degli acconti per la parte non corrente e relativa all'acquisto di materiale rotabile per 4.104 mila euro. Per la parte corrente sono diminuiti i debiti verso fornitori, compensati da un aumento dei debiti commerciali verso le Società del Gruppo lasciando i debiti correnti sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente.

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, si è azzerata in quanto il saldo dell'IRAP dell'anno è riflesso nella voce crediti tributari per il pagamento di un acconto superiore al saldo finale accertato in sede di stima del carico fiscale annuale.

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.

	2018	2017	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	5.002.005	4.963.693	38.312
Ricavi da mercato	2.961.885	2.960.404	1.481
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.961.885</i>	<i>2.960.404</i>	<i>1.481</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	2.040.120	2.003.289	36.831
Altri ricavi da servizi	122.547	119.367	3.180
Totale Ricavi da contratti con i clienti	5.124.552	5.083.060	41.492
Altri ricavi vendite e prestazioni	82.055	80.209	1.846
Totale Ricavi delle vendite e prestazioni	5.206.607	5.163.269	43.338

In relazione ai contratti di servizio pubblico si evidenzia la quota relativa ai solo contratti di servizio pubblico con lo Stato.

	2018	2017	Variazioni
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato			
Per il trasporto viaggiatori	358.727	342.498	16.229
Totale	358.727	342.498	16.229

Il totale dei ricavi da contratti con i clienti possono essere così declinati per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

	Attività di trasporto		Variazioni
	2018	2017	
Mercato geografico			
<i>Nazionale</i>	5.115.634	5.071.839	43.795
<i>Europeo</i>	6.227	8.883	(2.656)
<i>Extra UE</i>	2.691	2.338	353
Totale ricavi vendite e prestazioni	5.124.552	5.083.060	41.492
Ricavi per tipologia di prodotto			
<i>Ricavi da traffico/mercato</i>	2.961.885	2.960.404	1.481
<i>Ricavi da contratti di servizio (*)</i>	2.040.120	2.003.289	36.831
<i>Altri ricavi</i>	122.547	119.367	3.180
Totale ricavi vendite e prestazioni	5.124.552	5.083.060	41.492
Tempistica per la rilevazione dei ricavi			
<i>Servizi trasferiti in un determinato momento</i>			
<i>Servizi trasferiti nel corso del tempo</i>	5.124.552	5.083.060	41.492
Totale ricavi vendite e prestazioni	5.124.552	5.083.060	41.492

La voce ammonta a 5.206.607 mila euro e mostra un incremento rispetto all'esercizio precedente di 43.338 mila euro, attribuibile sostanzialmente alla voce Corrispettivi per contratti di servizio pubblico, che 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 358.727 mila euro (nel 2017 pari a 342.498 mila euro) e corrispettivi da contratti di servizio con le Regioni pari a 1.697.602 mila euro (nel 2017 pari a 1.666.352 mila euro).

I corrispettivi del contratto di servizio della Media Lunga Percorrenza riflettono l'adeguamento del corrispettivo previsto contrattualmente per l'anno 2018 per 16.229 mila euro, al netto delle penali stimate, mentre i corrispettivi derivanti dai servizi di trasporto pubblico locale acquistati dallo Stato per i servizi indivisi rimangono sostanzialmente invariati. I ricavi dei contratti di servizio con le Regioni registrano un incremento pari a circa 13.322 mila euro: la variazione positiva è dovuta all'aumento dei corrispettivi previsti dai nuovi contratti.

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

Valori in migliaia di euro

	2018 Dicembre	2017 Dicembre	Differenza
Cred. per contratti con clienti class. nel "Cred. Comm. correnti/non correnti"	602.446	845.517	(243.071)
Cred. per contratti con clienti class. nelle "Altre att. correnti/non correnti"	19.035	20.041	(1.006)
Attività da contratto	557.559	704.107	(146.548)
Passività da contratto	(65.143)	(63.806)	(1.338)
Attività / Passività	1.113.897	1.505.859	(391.963)

Le attività derivanti da contratto sono rappresentate dal diritto della società al corrispettivo per i servizi completati ma non ancora fatturati alla data di chiusura dell'esercizio con riferimento ai contratti con i clienti. Tali attività sono riclassificate tra i crediti quando il diritto diviene incondizionato.

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

Valori in migliaia di euro

	Dicembre 2018	
	Attività da contratto	Passività da contratto
Ric.ril.nell'eserc.inclusi nel saldo di ape. delle "passività da contratto"		63.806
Inc.pass.contr.dov.a incassi al netto imp. ril. a ric. nel corso dell'es.		(65.143)
Ricl. da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(571.966)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	425.418	
Attività / Passività MOV	(146.548)	(1.338)

25. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2018	2017	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	9.866	9.730	136
Plusvalenze	1.615	2.961	(1.346)
Altri Proventi Diversi	149.827	136.840	12.987
Totale	161.308	149.531	11.777

Gli Altri Proventi registrano un incremento di 11,8 milioni di euro rispetto al 2017. Di seguito si riportano le principali variazioni:

- incremento irregolarità di viaggio per 3,5 milioni di euro;
- incremento di indennizzi assicurativi per 2,4 milioni di euro;
- adeguamento non ricorrente del valore delle Carte Libera circolazione utilizzate dalle Società del Gruppo per circa 5,5 milioni con impatto negativo nel precedente esercizio

Gli Altri proventi diversi pari a fine esercizio a 149.827 mila euro (euro 136.840 mila a fine 2017) includono prevalentemente: contributi del trasporto gratuito titolari delle CLC per 78.451 mila euro, multe per irregolarità di viaggio per 35.271 mila euro, indennizzi assicurativi per 4.220 mila euro e penali comminate a fornitori per 2.861 mila euro.

26. Costo del personale

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

	2018	2017	Variazioni
Personale a ruolo	1.623.513	1.619.626	3.887
Salari e stipendi	1.213.979	1.208.567	5.412
Oneri sociali	320.179	327.857	(7.678)
Altri costi del personale a ruolo	7.359	2.041	5.318
Trattamento di fine rapporto	80.020	80.392	(372)
Accantonamenti/Rilasci	1.976	769	1.207
Personale Autonomo e Collaborazioni	36	78	(42)
Salari e stipendi	11	55	(44)
Oneri sociali	25	23	2
Altri costi	63.443	58.181	5.262
Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	6.740	2.649	4.091
Service costs TFR/CLC	(872)	(830)	(42)
Altri costi	57.575	56.362	1.213
Totale	1.686.992	1.677.885	9.107

I costi di personale che complessivamente ammontano a 1.686.992 mila euro, mostrano una variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente di 9.107 mila euro. Tale aumento è dovuto principalmente all'incremento del costo unitario medio a seguito della piena applicazione del contenuto economico previsto dal contratto collettivo di lavoro e dell'adeguamento per coprire gli oneri stimati relativi alla vacanza contrattuale 2018.

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

PERSONALE	2018	2017	Variazione
Dirigenti	193	203	(10)
Quadri	3.044	3.181	(137)
Altro personale	24.318	24.433	(115)
TOTALE	27.555	27.817	(262)

27. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2018	2017	Variazioni
Materie prime e di consumo	274.122	276.697	(2.575)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	127.111	28.028	99.083
Illuminazione e forza motrice	10.815	10.636	179
Totale	412.048	315.361	96.687

La voce materie prime e di consumo, pari a 412.048 mila euro, aumenta complessivamente rispetto all'esercizio precedente di 96.687 mila euro. Tale variazione ha risentito negativamente, con riferimento prevalentemente alla voce Energia Elettrica e combustibili per la trazione, sia dell'effetto che ha riguardato il 2017 dove si è registrato l'impatto positivo, per circa 78,9 milioni di euro di riduzione del costo unitario dell'energia da trazione (IMU) riferito agli anni precedenti, che dell'incremento del costo unitario dell'energia da trazione 2018 con un impatto di 18,7 milioni di euro.

28. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2018	2017	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	981.206	923.742	57.464
Pedaggio	845.587	788.339	57.248
Servizi trasporto Merci	10.110	14.952	(4.842)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	81.638	80.967	671
Servizi di manovra	37.654	29.279	8.375
Servizi di traghettamento	6.217	10.205	(3.988)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	558.098	538.894	19.204
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	589	244	345
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	234.739	230.140	4.599
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	322.770	308.510	14.260
Servizi immobiliari e utenze	26.828	28.324	(1.496)
Servizi amministrativi ed informatici	114.660	108.927	5.733
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	28.453	20.703	7.750
Diversi	318.832	317.715	1.117
Prestazioni professionali	5.102	8.200	(3.098)
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	11.342	10.464	878
Costi comuni di Gruppo	3.308	4.098	(790)
Assicurazioni	14.439	17.866	(3.427)
Accompagnamento notte	19.486	22.660	(3.174)
Ristorazione	94.992	91.164	3.828
Consulenze	1.061	763	298
Provvigioni alle agenzie	47.885	45.444	2.441
Altro	121.217	117.056	4.161
Totale	2.028.077	1.938.305	89.772

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un incremento pari a 89.772 mila euro.

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- un aumento delle Prestazioni per il trasporto (57.464 mila euro) connesse all'incremento dell'offerta commerciale. L'aumento infatti è riconducibile essenzialmente ai costi per Pedaggio (57.248 mila euro) per effetto dell'entrata in vigore del nuovo regime tariffario dei costi unitari di accesso all'infrastruttura;
- maggiori costi di manutenzione e pulizia per 19.204 mila euro, a seguito dei nuovi ingressi di materiale rotabile.

Nella voce Altro si registrano servizi polifer per 14.170 mila euro, servizi di facilities per 14.632 mila euro, servizi di ferrotel per 26.421 mila euro.

29. Costi per godimento beni di terzi

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella dove si registra una diminuzione di 5.006 mila euro imputabile prevalentemente ad una riduzione dei canoni di locazione, oneri condominiali:

	2018	2017	Variazioni
Canoni di locazione, oneri condom. e Imposta di registro	64.642	67.922	(3.280)
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	13.790	15.337	(1.547)
Servizi informatici ed altro	13.428	14.032	(604)
Accantonamenti/Rilasci	425	0	425
Totale	92.285	97.291	(5.006)

30. Altri costi operativi

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

	2018	2017	Variazioni
Altri costi	45.993	44.889	1.104
Minusvalenze	0	9.681	(9.681)
Accantonamenti/Rilasci	0	60	(60)
Totale	45.993	54.630	(8.637)

La diminuzione della voce è riconducibile essenzialmente all'effetto delle minusvalenze registrate nel 2017 su dismissioni di materiale rotabile escluso dal ciclo produttivo.

31. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2018 a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

L'ammontare della posta (381.156 mila euro) è quasi totalmente riconducibile alla capitalizzazione di manutenzione incrementativa.

32. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2018	2017	Variazioni
Amm.to attività immateriali	52.704	44.641	8.063
Amm.to attività materiali	1.008.297	1.041.109	(32.812)
Totale	1.061.001	1.085.750	(24.749)

La diminuzione degli ammortamenti per 24,7 milioni di euro è determinata dall'effetto combinato dei maggiori ammortamenti sul materiale rotabile e altri investimenti entrati in esercizio nel corso del 2018, per circa 74,7 milioni, e della cessazione del processo di ammortamento dei beni giunti al termine della vita utile per circa 98,7 milioni di euro. Sull'entità degli ammortamenti ha inciso, per circa 24 milioni di euro, la riduzione della vita utile economico/tecnica di alcune tipologie di materiale rotabile per i quali è prevista nel prossimo quinquennio l'uscita dal processo produttivo.

33. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2018	2017	Variazioni
Svalutazione di immobilizzazioni	36.518	58.749	(22.231)
Svalutazione crediti attivo circolante	95	20.829	(20.734)
Totale	36.613	79.578	(42.965)

Le svalutazioni nel 2018 si riferiscono principalmente ad operazioni di svalutazione di beni usciti dal ciclo produttivo.

34. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2018	2017	Variazioni
Proventi finanziari diversi	7.089	21.079	(13.990)
Proventi finanziari su derivati	156	0	156
Dividendi	1.500	1.900	(400)
Utile su cambi	10	3.465	(3.455)
Totale	8.755	26.444	(17.689)

I proventi finanziari ammontano a 8.755 mila euro e registrano un decremento pari a 17.689 mila euro.

Il decremento dei proventi finanziari è dovuto essenzialmente alla rilevazione nel 2017 di plusvalenze da cessione di partecipazioni per 7,3 milioni di euro derivante dalla cessione della controllata Serfer S.r.l. (ridenominata poi Mercitalia Shunting & Terminal), nonché da minori interessi attivi relativi al credito IVA (-4,2 milioni di euro) quale diretta conseguenza dell'esaurimento del credito verso l'Erario a fronte dei rimborsi ottenuti; inoltre si segnala la presenza, nell'esercizio 2017, di partite di competenza di esercizi precedenti per interessi rilevati (circa 3,5 milioni di euro) nei confronti della Regione Liguria a fronte di un piano di liquidazione di contributi in conto impianti di 50 milioni di euro in 24 anni. Si segnalano, infine, i minori dividendi distribuiti dalla società Trenord per -0,4 milioni di euro.

35. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2018	2017	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	77.050	79.319	(2.269)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	7.228	9.395	(2.167)
Oneri finanziari su derivati	0	2.871	(2.871)
Svalutazioni di attività finanziarie	9.900	7.702	2.198
Perdita su cambi	1.485	373	1.112
Totale	95.663	99.661	(3.998)

Gli oneri finanziari evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2017, pari a 3.998 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 9.900 mila euro sono riconducibili essenzialmente all'accantonamento sulla partecipazione verso Thello S.a.s., come indicato nel precedente paragrafo 9.

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

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

	2018	2017	Variazioni
IRES	16.533	22.122	(5.589)
IRAP	22.667	26.735	(4.068)
Imposte differite e anticipate	3.189	740	2.449
Totale	42.389	49.597	(7.208)

Le imposte sul reddito ammontano a 42.389 mila euro con una variazione in diminuzione di 7.208 mila euro rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

Il carico fiscale per IRAP ammonta a 22.667 mila euro, mentre quello per IRES, in applicazione dell'art. 77 comma 1, origina un onere fiscale pari a 16.533 mila euro.

Per maggiori dettagli circa l'effetto a conto economico delle imposte anticipate e differite (pari a 3.189 mila euro), si rimanda alle note esplicative n.8.

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

	2018	%	2017	%
Utile dell'esercizio	256.763		276.242	
Totale imposta sul reddito	42.389		49.597	
Utile ante imposte	299.152		325.839	
Imposte teoriche IRES (24,00%)	71.797	24,0%	78.201	24,0%
Minori imposte:				
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	(2.032)	-0,7%	(5.473)	-1,7%
Quota IRAP relativa al costo del personale deducibile dall'IRES	0	0,0%	0	0,0%
Dividendi imputati a conto economico	(342)	-0,1%	(433)	-0,1%
Altre Variazioni	(12.914)	-4,3%	(6.146)	-1,9%
Maggiori imposte:				
Svalutazioni e accantonamenti non deducibili in tutto o in parte	16.788	5,6%	31.686	9,7%
Altre Variazioni	17.456	5,8%	19.488	6,0%
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	90.753	30,3%	117.323	36,0%
Proventi da adesione consolidato fiscale e altre rettifiche	(74.220)	-24,8%	(95.201)	-29,2%
IRES	16.533	5,5%	22.122	6,8%
IRAP	22.667	7,6%	26.735	8,2%
Totale fiscalità differita	3.189	1,1%	740	0,2%
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	42.389	14,2%	49.597	15,2%

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

37. Passività e attività potenziali

Contenziosi con i fornitori

La società ha in essere alcuni contenziosi con i propri fornitori di materiale rotabile aventi ad oggetto, principalmente, la diversa interpretazione della clausola di revisione prezzi. Da Aprile del 2018 il Tribunale di Roma ha emesso in appello una sentenza sfavorevole alla Società, diversamente dalle precedenti sentenze di primo grado. La Società sta valutando di ricorrere in Cassazione. Si segnala, tuttavia, che gli eventuali oneri che dovessero manifestarsi a seguito di tale sentenza risulterebbero, comunque, capitalizzabili sugli investimenti di riferimento.

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

Per i procedimenti avviati dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) nei confronti di Trenitalia, si rinvia a quanto commentato in dettaglio nell'analoga sezione della Relazione Finanziaria Annuale 2017 e a quanto di seguito riportato.

Procedimenti per pratiche commerciali scorrette

- **Procedimento A/519 – Abuso di posizione dominante**

Con delibera adottata nell'adunanza del 3 maggio 2018, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato un'istruttoria nei confronti delle Società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., RFI S.p.A. e Trenitalia per accertare l'eventuale violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (abuso di posizione dominante). Secondo l'Autorità, Ferrovie dello Stato Italiane avrebbe posto in essere, per il tramite delle imprese controllate Trenitalia e RFI, una strategia di gruppo volta ad influenzare la procedura di affidamento dei servizi di TPL su ferro in Veneto.

Il provvedimento di avvio dell'istruttoria è stato notificato l'11 maggio 2018, contestualmente allo svolgimento degli accertamenti ispettivi presso gli uffici delle società coinvolte. FS SpA, RFI SpA e Trenitalia SpA hanno confermato la liceità delle proprie condotte nel corso di distinte audizioni innanzi agli Uffici dell'Autorità e formulando osservazioni scritte a sostegno dell'autonomia del processo di negoziazione che ha condotto alla stipula del contratto di servizio, rispetto al processo di elettrificazione della rete. Il termine per la chiusura dell'istruttoria è fissato al 30 maggio 2019.

Procedimenti sanzionatori avviati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

- 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 per l'annullamento/riforma della sentenza n. 541/2017 del TAR Piemonte. L'udienza di trattazione del ricorso innanzi al Consiglio di Stato si è tenuta il 7 febbraio 2019 e si è in attesa del deposito della sentenza. 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 ritenuto di rilevare l'incompletezza del fascicolo ricevuto dal Tar Lazio (ancorché non in relazione agli atti di Trenitalia), 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 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. Rispettivamente in data 30 novembre 2017 e 12 dicembre 2017, Grandi Stazioni Retail SpA e Grandi Stazioni Rail SpA hanno promosso ricorso in appello innanzi al Consiglio di Stato avverso la sentenza n. 1025/2017 la cui udienza di discussione si è tenuta il 7 febbraio 2019 e si è in attesa del deposito della sentenza.
- 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. Con sentenza n. 57 pubblicata l'11 gennaio 2018 il TAR Piemonte ha respinto il ricorso promosso da Trenitalia SpA. In data 11 aprile 2018, Trenitalia SpA ha notificato ricorso innanzi al Consiglio di Stato per l'annullamento e/o la riforma della sentenza di primo grado e si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

- 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. In data 20 febbraio 2018, Trenitalia SpA ha notificato ricorso innanzi al Consiglio di Stato per l'annullamento e/o la riforma della sentenza di primo grado e si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

38. Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	2018	2017	Variazione
Amministratori	816	848	(32)
Sindaci	63	63	0
	879	911	(32)

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 Direttore Generale 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 anche dell'Organismo,, per 18,9 mila euro.

39. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 618 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (216 mila euro).

40. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., al 31 dicembre 2017 sono di seguito riportati.

	valori in migliaia di euro	
	31.12.2017	31.12.2016
Attività		
Totale attività non correnti	42.774.571	42.539.698
Totale attività correnti	4.661.967	5.268.296
Totale attività	47.436.538	47.807.994
Patrimonio netto		
Capitale sociale	36.340.433	36.340.433
Riserve	39.064	7.120
Utili (perdite) portati a nuovo	256.834	0
Utile (Perdite) d'esercizio	230.910	638.773
Totale Patrimonio Netto	36.867.241	36.986.326
Passività		
Totale passività non correnti	7.241.431	7.299.976
Totale passività correnti	3.327.866	3.521.692
Totale passività	10.569.297	10.821.668
Totale patrimonio netto e passività	47.436.538	47.807.994
	2.017	2.016
Ricavi operativi	182.143	156.691
Costi operativi	(200.506)	(167.266)
Ammortamenti	(21.377)	(19.994)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(4.889)	(1.055)
Accantonamenti		
Proventi e (oneri) finanziari	166.104	565.905
Imposte sul reddito	109.435	104.492
Risultato netto di esercizio	230.910	638.773

41. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	2018	2017
Benefici a breve termine	4.085	3.618
Benefici successivi al rapporto di lavoro	268	232
	4.353	3.850

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2018 erogati, pari a 4.085 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2018, per un importo indicativamente non superiore a 1 milione di euro (930 mila euro nel 2017).

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

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Thello S.a.s.	Manutenz. e nolo materiale rotabile Vendita biglietti ferroviari Provvigioni su vendita Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive
Trenitalia Uk LTD	Distacco di personale	
Soc.Fer.Provv.Emilia Rom.Scarl	Fideiussioni	
Imprese a controllo congiunto		
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi di circolazione e manovra Provvigioni su vendita	Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione
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
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti e familiari Servizi di formazione Titoli di viaggio Finanziari: Interessi attivi per cred. iva di pool	Fornitura e gestione di servizi di staff Distacco di personale Cariche sociali Canoni ed oneri da locazione immobili Licenza d'uso del Marchio Finanziari: C/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
Altre imprese consociate		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari 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 Finanziari: 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
Itakertifer Soc. Cons.p.A. (b)	Certificazioni e Collaudi	Attività sperimentali Certificazioni e Collaudi
Nugo	Trasporto dipendenti e familiari	
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni ed oneri da locazione immobili
Altre parti correlate		
Fondi pensione	Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP	Titoli di Viaggio	Acquisto materiali
Gruppo Enel	Trasporto materiale Canoni locazione	Ilum. 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 Leonardo	Nolo materiale rotabile	Manutenzione materiale rotabile Acquisto materiali
Gruppo GSE	Titoli di viaggio	
Gruppo Initalia	Titoli di viaggio	
Gruppo IPZS	Titoli di viaggio	
Gruppo Poste		Stampa titoli viaggi, pubblicazioni Trasporti e spedizioni Spese postali

(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

Denominazione	(in migliaia di euro)					
	31.12.2018		2018			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate	28.365	1.584	-	-	1.217	28.194
Soc.Fer.Provv.Emilia Rom Scarl	220					87
Thello S.a.s.	25.754	1.584			1.217	25.322
Trentitalia Uk	2.391					2.785
Imprese a controllo congiunto	74.469	49.202	-	-	6.535	106.747
Trenord S.r.l.	74.468	49.202			6.535	106.746
CISALPINO	1					1
Controllanti	51.643	40.496	-	-	49.386	3.413
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	51.643	40.496			49.386	3.413
Altre imprese consociate	110.180	487.484	17.962	-	1.278.419	172.347
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	68.650	275.133	6.405		1.067.686	113.671
Blueferries Srl		13			16	
Mercitalia Terminal S.p.A.						
Nugo	15	73				11
Mercitalia Intermodal S.p.A.						
FSE Infrastruttura	1.401	6.009				2.671
FSE Trasporto Ferro	1.101					2.260
Terminali Italia S.r.l.	5	3			8	17
Mercitalia Logistics S.p.A. (b)	46	421			329	96
Mercitalia Shunting & Terminal (già Serfer)	966	13.541	8.112		41.003	1.186
Mercitalia Transport e Service S.r.l.	72	5.633			14.551	353
Ferservizi S.p.A. (b)	1.322	20.858	41		70.998	2.016
Metropark S.p.A.		75			183	
GS Rail	70	2.195			23.431	127
GS Immobiliare	6	314			1.507	31
Centostazioni S.p.A. (b)		216			4.982	17
Busitalia - Sita Nord (b)	780	2.427			7.983	273
Busitalia Veneto (b)	2	17			153	80
Busitalia Rail Service (b)	96	28.035			41.905	701
Fercredit S.p.A. (b)	56	125.150			310	62
Italferr S.p.A. (b)	1.255	640	3.390		-	1.516
Itakertifer Soc.Cons.p.A. (b)	259	325	13		550	304
TX Logistik AG	3	9			9	
Trainose SA Ellenic	38					38
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	33	37			252	43
Mercitalia Rail Srl (FS Telco)	34.005	6.506			2.564	46.875

Altre parti correlate	1.153	33.875	-	-	53.957	4.654
Gruppo Enel	152	22			20	23
Gruppo Eni	84	960			1.001	597
Gruppo Leonardo	232	14.718			42.630	3.631
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	610	14.910			87	107
Expo 2015 S.p.A.		(1)				
Gruppo GSE	5	3			2	22
Gruppo Invitalia	11				6	149
Gruppo IPZS	41				4	104
Gruppo Poste	15	953			1.204	2
Gruppo RAI	3				3	20
Altri fondi previdenziali		2.311			9.001	
TOTALE	265.809	612.642	17.962	-	1.389.514	315.355

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2018				2018	
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	20.204	-	-	-	-	240
Thello S.a.s.	20.204					240
Imprese a controllo congiunto	2.166	-	-	-	-	-
Trenord S.r.l.	2.166					
Controllanti	1.833	5.519.410	-	-	55.334	4.503
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	1.833	5.519.410			55.334	4.503
Altre imprese consociate	137	-	-	-	34	-
Fercredit S.p.A.					34	
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	137					
TOTALE	24.340	5.519.410	-	-	55.368	4.742

42. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 1.656.414 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 (1.513.181 mila euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (149.233 mila euro).

Febbraio

- Il 12 febbraio è stato attivato un nuovo collegamento no-stop tra Roma ed il porto di Civitavecchia dedicato ai Crocieristi e ai *Commuters* della linea FL5.
- Il 19 febbraio è ripartita la 31° edizione del TrenoVerde iniziativa di Lega Ambiente ed il Gruppo FS per migliorare la monilità integrata e sostenibile.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2018, evidenzia un utile netto di 256.763.282,97 euro, che si propone di destinare come segue:

- Riserva Legale pari a 12.838.164,15 euro
- Riserva di Utili portati a nuovo pari a 243.925.118,82 euro.

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Prof. Tiziano Onesti

