

**BILANCIO
CONSOLIDATO
E DI ESERCIZIO**



Oscar di Bilancio
Società e
Grandi Imprese
Non Quotate

WINNER
2011

BILANCIO CONSOLIDATO E BILANCIO DI ESERCIZIO 2012

Consiglio di Amministrazione:

Organi sociali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Società di Revisione

Presidente	Lamberto Cardia
Amministratore Delegato	Mauro Moretti
Consiglieri	Alberto Brandani
	Antimo Prospero
	Stefano Zaninelli

Collegio Sindacale:

Presidente	Alessandra dal Verme
Sindaci effettivi	Giuseppe Di Giovanni
	Giancarlo Filocamo
Sindaci supplenti	Paolo Castaldi
	Cinzia Simeone

Magistrato della Corte dei Conti delegato al controllo su Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Antonio Ciaramella ¹

Ernesto Basile²

Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Vittorio de Silvio

Società di revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS SpA

¹ In carica fino all' 11 febbraio 2013

² In carica dal 12 febbraio 2013

INDICE

Bilancio Consolidato e Bilancio di Esercizio 2012	1
Lettera del Presidente	4
RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
Risultati consolidati raggiunti nel 2012	10
Principali eventi dell'esercizio	12
Sostenibilità	25
Risorse umane	26
LE RELAZIONI INDUSTRIALI	26
Ambiente	29
Sicurezza	34
Quadro macroeconomico	34
Clienti	37
Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale	42
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee	45
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo	47
Fattori di rischio	54
Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	57
Rapporti con parti correlate	60
Investimenti	61
Finanziamento degli investimenti	66
Attività di ricerca e sviluppo	69
Azioni proprie della Capogruppo	70
Altre Informazioni	70
Indagini e procedimenti giudiziari (arbitrati, procedimenti antitrust e dell'autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)	70
Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2012	78
Settori operativi del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	80
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	91
Evoluzione prevedibile della gestione	92
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	97
Prospetti contabili consolidati	98
Note esplicative al Bilancio consolidato	104
Allegati	185
Bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2012	191

Lettera del Presidente

Il 2012, nonostante l'approfondirsi della crisi economica, in particolare in Europa, con risvolti a volte anche drammatici negli effetti che ne conseguono, ha presentato per il quinto anno consecutivo una *performance* positiva che conferma la crescita del Gruppo grazie ad un *management* capace di interpretare e supportare gli obiettivi aziendali e l'impegno nel raggiungimento, anche anticipato, degli obiettivi prefissati nel piano d'impresa 2011-2015.

Il risultato economico si attesta a 381 milioni di euro (di cui 379 milioni di euro realizzati da Gruppo e 2 milioni di euro dai terzi), in crescita di 96 milioni di euro rispetto al 2011 (285 milioni di euro di cui 272 milioni di euro realizzati da Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi), migliorando di oltre il 33% il risultato 2011, già sensibilmente positivo.

Tale andamento di ulteriore crescita assume ancor più significato in un periodo di crisi economica congiunturale che vede il nostro Paese, come altri in Europa e nel mondo in perdurante posizione di difficoltà e sottolinea l'impegno nel raggiungere gli obiettivi prefissati, a fronte di un dato stabile nei ricavi operativi: si confermano infatti i circa 8,3 miliardi di euro del 2011. L'EBITDA supera per la prima volta la soglia di 1,9 miliardi di euro (EBITDA *Margin* al 23,3%), con un +7,6% rispetto ai 1.782 milioni di euro di chiusura dell'anno precedente, mentre l'EBIT raggiunge i 719 milioni di euro (+8,3%), con un incremento di 55 milioni sul 2011.

Per quanto riguarda l'andamento dell'offerta il 2012 è stato caratterizzato da un rafforzamento del segmento "Mercato" e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; il segmento ha segnato un +5,1% dell'offerta complessiva.

La politica di *pricing* per tutti i prodotti del settore passeggeri nazionali ed internazionali (Freccie e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione rappresentato da una nuova struttura dei prezzi, proposta alla clientela a partire dalla metà del 2012. Si tratta in particolare di tre offerte che realizzano un *mix* di flessibilità e convenienza: Base, *Economy* e *Super Economy*. Le Offerte *Economy* e *Super Economy* sono caratterizzate da una struttura con più punti di prezzo che hanno registrato vendite di oltre 9 milioni di biglietti, prevalentemente nel secondo semestre dell'esercizio.

Nel corso del 2012, sono state altresì proposte alla clientela offerte disegnate *ad hoc* per specifici *target* di clientela o ideate per occasioni speciali, legate ad eventi particolari (come ad esempio la "Carta Freccia Day", o la "Festa della Donna 2x1"). Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di "*plus*" esclusivi (come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi). Il sistema Alta Velocità/ Alta Capacità (AV/AC) sta continuando ad avere un impatto estremamente positivo sulla struttura economica e sociale del Paese, consentendo di avvicinare tra loro le grandi realtà metropolitane. Con i servizi Freccia il trasporto ferroviario ha raggiunto quote di mercato di *leadership* rispetto ad altre modalità (gomma, aereo).

Le Freccie di Trenitalia garantiscono una maggiore copertura del territorio nazionale continentale con frequenza, velocità e qualità sempre più apprezzati, come dimostrano i livelli di soddisfazione della clientela.

L'affidabilità, l'impegno sulla qualità, il continuo *upgrading* e una costante flessibilità dell'offerta sono le parole chiave per fronteggiare la concorrenza del nuovo operatore, presente nel mercato ferroviario italiano dalla primavera del 2012. Per il 2014 è previsto inoltre l'avvio del servizio commerciale dei primi Frecciarossa 1000 – i treni ad altissima velocità in costruzione presso AnsaldoBreda-Bombardier, presentati in anteprima alle più alte Cariche dello Stato e al pubblico il 19 agosto 2012 a Rimini – che segneranno un ulteriore deciso cambio di marcia nell'offerta AV del Gruppo.

Dal punto di vista infrastrutturale, sempre con riferimento all'AV, entro il 2013 saranno completamente operative le stazioni Torino Porta Susa, Reggio Emilia e Bologna Centrale.

Per quanto concerne il Trasporto Regionale, il 2012 ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 6,11%, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente alle indicazioni delle Regioni committenti che hanno comportato un incremento delle tariffe regionali mediamente del 6,9%, ed una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi richiesti.

Nel corso del 2012 sono mutate per ben due volte le disposizioni normative relative alla regolazione della concorrenza del servizio di trasporto di pubblica utilità. Il Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività", all'art. 25, ha dapprima inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti impedendo alle Regioni la possibilità di poter rinnovare i contratti per ulteriori sei anni. Il quadro normativo è, poi, mutato completamente a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20 luglio 2012 che ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 138/2011, convertito con modificazioni dalla L. 148/2011, abrogando di fatto l'obbligo di assegnazione tramite gara per i servizi di pubblica utilità dando la possibilità de facto di rinnovare/rinegoziare i Contratti di Servizio.

Nell'ambito dei Servizi Universali regionali e locali, insieme ad una maggiore integrazione modale ferro-gomma da realizzare attraverso nuove *partnership*/acquisizioni con imprese locali, in coerenza con le linee del Piano Industriale si prevede uno sviluppo dei servizi metropolitani mediante l'ampliamento della flotta e la ridefinizione dell'offerta (sia in termini quantitativi che qualitativi) in accordo con le autorità locali competenti. L'obiettivo è velocizzare e razionalizzare l'offerta dei treni provenienti/destinati ad aree esterne ai grandi bacini urbani, aumentando al contempo le corse e le fermate dei convogli operanti all'interno delle aree metropolitane. E' inoltre atteso nel periodo del Piano Industriale il completamento dell'ingente piano di ammodernamento del materiale rotabile destinato al trasporto regionale e locale.

Con riferimento al Trasporto Merci e alla Logistica, nonostante la perdurante crisi economica internazionale sia stata particolarmente sentita nei servizi *business to business*, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane intende puntare al raggiungimento del *break even* (in termini di EBIT) già nel 2013.sviluppando i servizi di trazione e logistica attraverso le sue società (Trenitalia Cargo, TX Logistik, FS Logistica, CEMAT) Dal punto di vista commerciale, si dovrà continuare a focalizzare l'offerta sugli assi forti e a ricercare sinergie e *partnership* per presidiare i punti chiave di accesso al servizio (porti e interporti).

Come noto il settore "mercato", a partire dal secondo trimestre 2012, è stato interessato da modifica degli equilibri a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che hanno iniziato ad operare proprio sulla componente più remunerativa del mercato stesso.

Nonostante ciò, all'interno del già citato quadro di piena tenuta dei ricavi operativi del Gruppo che si confermano a 8,3 miliardi di euro come nel 2011, i ricavi da "mercato" del segmento profittevole vedono a fine 2012 una crescita di 24 milioni di euro (+ 1,8%).

Per quanto riguarda gli investimenti, nel corso del 2012 il Gruppo FS Italiane, seppur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole e in presenza di scarsità di risorse pubbliche, è riuscito a consolidare risultati positivi superiori rispetto all'anno precedente, confermando il già avviato percorso virtuoso di crescita e di espansione. Il Gruppo FS Italiane continua nella realizzazione del proprio Piano Investimenti con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale, contribuendo a stimolare un nuovo ciclo di sviluppo, pur in contrasto con

il *trend* negativo registrato nell'anno, a livello Paese, sia degli investimenti in costruzioni (-6,9% rispetto al 2011)¹ sia degli investimenti in macchinari e mezzi di trasporto (-11,3% verso il 2011).

Il programma quinquennale degli investimenti è indirizzato ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati, effettuati con treni nuovi, più confortevoli e tecnologicamente evoluti, e con stazioni moderne sempre meglio integrate nel tessuto metropolitano.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2012 (3.891 milioni di euro) inverte il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una crescita (+2,2%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, (di cui 8 per il trasporto Nazionale/Internazionale e 62 per quello Regionale), 77 carrozze per il Regionale e 7 ETR per il trasporto Nazionale/Internazionale. Sono stati inoltre ristrutturati, 38 locomotive, 764 fra carrozze e carri e 184 treni, tutti già in esercizio

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane, si sottolinea infine come esso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 27 miliardi di euro, previsto dal Piano di Impresa 2011-2015 aggiornato a fine 2012.

Da questo ingente programma di investimenti dipende la possibilità di un ulteriore significativo miglioramento della capacità del Gruppo di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato dal quale consegue la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo in cui lo stesso Gruppo ormai opera in importanti segmenti di business (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del merci) così come nel trasporto regionale, che vedrà l'assegnazione dei servizi all'esito di procedure competitive.

Il fabbisogno per gli investimenti sopra richiamati trova copertura per circa 17 miliardi di euro in contributi in conto impianto e per circa 10 miliardi di euro in autofinanziamento/indebitamento, e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi.

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo FS Italiane già dal 2011 ha avviato la predisposizione di un programma MTN (*Medium Term Notes*), consistente nella emissione di titoli obbligazionari con previsione di quotazione su mercati regolamentati.

Sulla base delle esigenze finanziarie connesse agli investimenti (sia per l'Alta Velocità sia per l'acquisizione di materiale rotabile, inclusa manutenzione ciclica, di Trenitalia) e della capacità del Gruppo di generare risorse, il Programma è stato definito per un importo massimo di 4,5 miliardi di euro, da sviluppare in più esercizi con un fabbisogno, per l'anno in corso, quantificato in circa 1,5 miliardi di euro.

Anche nel 2012 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha dimostrato di voler condurre le proprie attività nel rispetto dei principi della sostenibilità sociale, ambientale ed economica: è ormai il core business stesso del Gruppo a essere permeato da considerazioni di ampia responsabilità, frutto di una sempre più matura assunzione di consapevolezza di ogni singolo ferroviere.

In particolare nel corso del 2012, procedendo nel percorso avviato fin dal 2010, si è completata la fase di implementazione dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) per la Capogruppo e per le principali società operative con

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2013

l'elaborazione e la pubblicazione del modello di Governo dei SGA delle società del Gruppo FS Italiane, che identifica i processi chiave e di supporto, nonché le linee guida metodologiche alla base del corretto coordinamento e funzionamento dei singoli SGA societari.

Altre e rilevanti specifiche iniziative sono state portate avanti nel campo dell'energia, delle emissioni in atmosfera, della valorizzazione del territorio, dell'utilizzo delle materie prime e della gestione dei rifiuti.

Il 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; successivamente, in data 30 ottobre 2012, il contratto è stato sottoscritto anche dall'Or.S.A. Ferrovie. Sempre il 20 luglio 2012, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo FS e le stesse Organizzazioni sindacali anche il Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane (poi sottoscritto anch'esso, sempre il 30 ottobre successivo, dall'Or.S.A. Ferrovie). I due precedenti contratti erano scaduti sin dal 31 dicembre 2008.

Per le società del Gruppo FS Italiane che applicano i due contratti (FS Italiane, RFI, Trenitalia, Italferr, Ferservizi, FS Sistemi Urbani e Italcertifer) le nuove normative sono entrate in vigore il 1° settembre 2012.

Le intese raggiunte consentono, rispetto alla precedente normativa, maggiori flessibilità in materia di relazioni industriali, di orario di lavoro, di regole sull'utilizzazione del personale, di remunerazione del lavoro, favorendo così una significativa e maggiore produttività del lavoro, senza trascurare una crescente attenzione nei confronti dei propri dipendenti come testimonia anche l'avvio dell'assistenza sanitaria integrativa prevista per i dipendenti delle Società FS Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani srl e Italcertifer SpA, che potranno così usufruire dell'importante forma di *welfare* prevista dal nuovo Contratto di lavoro.

Il Gruppo attraverso l'impegno costante di tutte le società che ne fanno parte, ha continuato ad assicurare un elevato standard di sicurezza in ogni attività che possa comportare dei rischi per i clienti, la collettività e i dipendenti stessi, consolidando, attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori, la cultura della prevenzione nel campo della salute e della sicurezza; il Gruppo FS Italiane è inoltre quotidianamente impegnato a tutelare il personale, i viaggiatori, i beni e il *know-how* di cui dispone, in collaborazione con le Forze dell'Ordine e più nello specifico con la Polizia Ferroviaria, organo istituzionalmente responsabile alla prevenzione e repressione dei reati in ambito ferroviario.

Nel corso del 2012, come peraltro avvenuto negli scorsi esercizi, è proseguita l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolta sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile che, unita alle tecnologie adottate negli anni e implementate nel corso dell'ultimo anno, permette al Gruppo di posizionarsi come *leader* a livello europeo sul fronte della sicurezza.

Guardando al prossimo esercizio, considerati i traguardi sinora raggiunti che hanno peraltro determinato radicali mutamenti nella percezione "esterna" del Gruppo - tanto che ormai FS Italiane si classifica ai primi posti nelle preferenze tra le aziende più ambite dai giovani neolaureati - in aggiunta all'attuale portafoglio di *business*, la crescita in termini dimensionali e di profittabilità continuerà ad essere realizzata tenendo in considerazione l'orizzonte competitivo del Gruppo

Nell'ambito del processo di liberalizzazione in corso esistono, infatti, opportunità interessanti che possono essere colte nei mercati che si sono aperti da poco alla concorrenza per poter continuare ad essere protagonisti di rilievo nel panorama nazionale ed europeo.

A conferma della vocazione internazionale del Gruppo, si segnala inoltre il continuo processo di espansione di tutte le attività relative a servizi offerti sul mercato estero: gestione del trasporto passeggeri, logistica, infrastruttura e stazioni, e

ingegneria ferroviaria. Queste attività sono realizzate in particolare attraverso la presenza su alcuni importanti mercati europei delle società partecipate Netinera Deutschland GmbH, che opera nel settore del trasporto passeggeri regionale prevalentemente in Germania attraverso un gruppo di circa 50 società, TX Logistik AG, presente nel business del trasporto merci in Germania, Danimarca, Svizzera e Svezia e Thellò SAS (la ex Trenitalia Veolia Transdev), avviata nel 2011, che ha visto entrare nel 2012 in pieno esercizio il collegamento Venezia – Parigi, con risultati confortanti in termini sia di *load factor* che di soddisfazione dei clienti.

Tale processo di costante crescita continuerà ad essere portato avanti con necessario equilibrio, tenendo prudenzialmente conto del quadro macroeconomico globale - che non mostra ancora i tanto attesi segni di una ripresa generalizzata - e sempre considerando gli impatti determinati dai continui mutamenti di contesto normativo di riferimento.

Resta fermo l'intendimento del Gruppo di continuare ad essere inflessibile a fronte di comportamenti non rispettosi della legge, delle norme aziendali e, tantomeno, dei principi etici codificati, perché nessuna sfida – prima fra tutti quella che si gioca sui mercati internazionali aperti alla concorrenza – potrà considerarsi pienamente vinta senza il pieno rispetto della legalità e della sicurezza.



Oscar di Bilancio
Società e
Grandi Imprese
Non Quotate

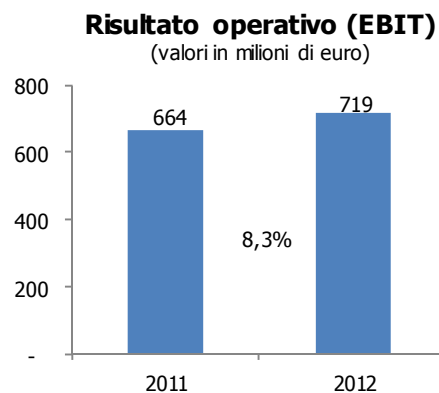
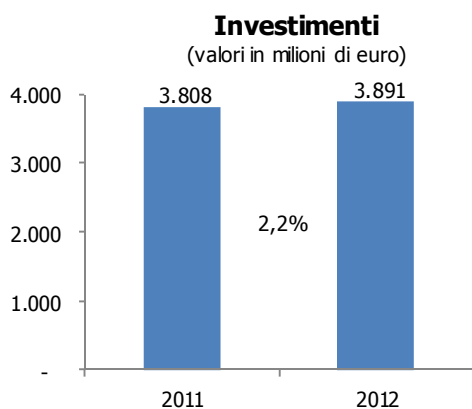
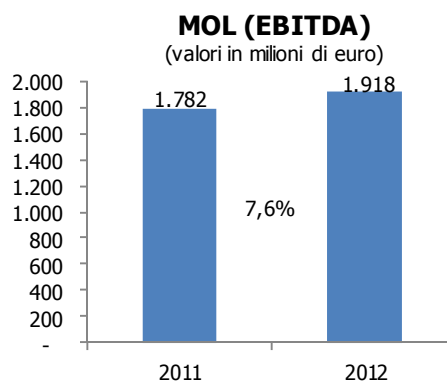
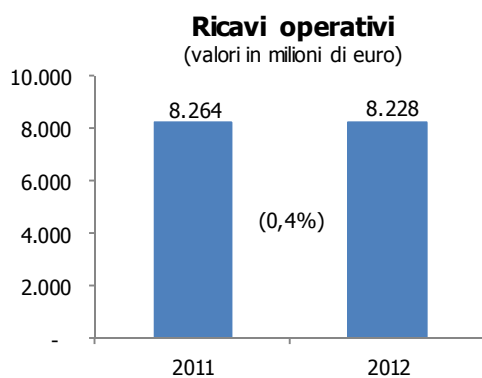
**WINNER
2011**

RELAZIONE SULLA GESTIONE

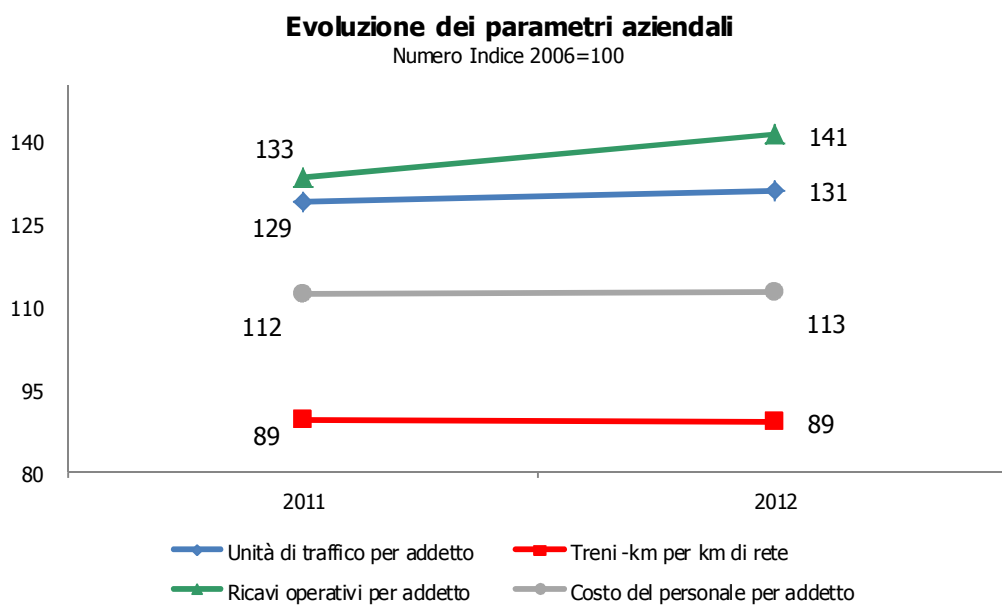
Risultati consolidati raggiunti nel 2012

valori in milioni di euro

	2012	2011	Delta	%
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari				
Ricavi operativi	8.228	8.264	(36)	(0,4)%
Costi operativi	(6.310)	(6.482)	172	2,7%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.918	1.782	136	7,6%
Risultato operativo (EBIT)	719	664	55	8,3%
Risultato netto	381	285	96	33,7%
Capitale investito netto	45.804	45.178	626	1,4%
Mezzi propri	36.736	36.846	(110)	(0,3)%
Posizione finanziaria netta	9.068	8.332	736	8,8%
Debt/Equity	0,25	0,23	0,02	9,2%
Investimenti dell'esercizio	3.891	3.808	83	2,2%



Principali indicatori economici	2012	2011
EBITDA/RICAVI OPERATIVI	23,31%	21,56%
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)	8,74%	8,03%
COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI	(47,12)%	(49,73)%



Principali eventi dell'esercizio

Interventi normativi

Gennaio

- In data 24 gennaio 2012, è stato adottato il decreto legge 1/2012 recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 24 marzo 2012, n. 27. Tale provvedimento, con specifico riferimento al settore ferroviario, prevede:
 - l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con funzioni, tra l'altro, in materia di accesso all'infrastruttura (definizione dei criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e dei criteri di assegnazione delle tracce e della capacità). A decorrere dalla data di operatività dell'Autorità, l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari è soppresso;
 - la predisposizione da parte dell'Autorità di regolazione dei trasporti (entro il 30 giugno 2013) di una relazione al Governo e Parlamento sull'efficienza dei differenti gradi di separazione tra l'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura;
 - l'obbligo di ricorrere a procedure di gara per l'affidamento dei servizi pubblici locali; con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario vengono fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti ed i contratti di servizio già sottoscritti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale previgente. Riguardo tale disciplina la Corte Costituzionale, con sentenza del 20 luglio 2012, n.199, ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l'art. 4 del decreto legge n.138/2011 ("Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dell'Unione Europea"), sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modifiche ed integrazioni. A valle di tale sentenza, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale ferroviario, vengono eliminate dall'ordinamento giuridico alcune disposizioni, tra cui l'obbligo di gara e la cancellazione del rinnovo (per ulteriori 6 anni) dei contratti di servizio in essere;
 - l'obbligo per le imprese ferroviarie di osservare le prescrizioni relative alla regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti dalla contrattazione collettiva svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale;
 - l'allineamento alle norme europee della regolazione progettuale delle infrastrutture ferroviarie (progettazione delle nuove infrastrutture AV secondo le relative specifiche tecniche; principio generale dell'allineamento delle norme nazionali a quelle europee con riferimento ai parametri e standard tecnici per la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture nonché per l'adeguamento di quelle esistenti).

Febbraio

- La legge 24 febbraio 2012, n. 14, ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto legge 29 dicembre 2011, n. 216, "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative". Tale provvedimento prevede, tra l'altro, che - entro febbraio 2012 - il Governo, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, definisca per il periodo 2012-2014 gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL) nel suo complesso, le conseguenti misure da adottare entro il primo trimestre del 2012, nonché le modalità di monitoraggio ed i criteri di riparto del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale. Tale disposizione è stata successivamente abrogata.

Marzo

- Il decreto legge 2 marzo 2012, n. 16, "Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie, di efficientamento e potenziamento delle procedure di accertamento", convertito con modificazioni dalla legge 26 aprile 2012 n.44, ha previsto, tra l'altro, che:
 - al fine di assicurare nelle regioni a statuto ordinario i necessari servizi di trasporto pubblico locale ferroviario da parte della società Trenitalia SpA - per l'anno 2011 le risorse pari a 425 milioni di euro vengano ripartite per i contratti di servizio ferroviario in essere al 2011, secondo i criteri e le percentuali stabiliti dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome nella seduta del 22 settembre 2011 e versate, per la parte non ancora erogata, alla società Trenitalia Spa. Al relativo versamento si provvede con decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze;
 - l'attribuzione alle regioni a statuto ordinario di un importo pari a 148 milioni di euro, destinato al rimborso dell'onere sostenuto dalle stesse per il pagamento dell'imposta sul valore aggiunto relativa ai contratti di servizio del trasporto pubblico locale ferroviario.

Aprile

- La Legge 4 aprile 2012, n. 35, "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo".

Il provvedimento, per quanto di interesse, prevede:

- modifiche al Codice dei contratti pubblici: a) si prevede l'istituzione, presso l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, di una banca dati nazionale dei contratti; le stazioni appaltanti e gli enti aggiudicatori verificano il possesso dei requisiti di carattere generale, tecnico organizzativo ed economico finanziario attraverso la predetta banca dati; b) risulta attenuata la norma che disponeva l'esclusione dalle procedure di gara per le imprese che presentino false dichiarazioni o documentazione, prevedendo che l'esclusione possa essere comminata per un periodo fino ad un anno. Si introduce, inoltre, una normativa di semplificazione della procedura di ricerca di sponsorizzazioni per il restauro di beni culturali.
 - la responsabilità solidale del committente con l'appaltatore, e con eventuali subappaltatori, per debiti da lavoro, entro il limite di due anni dalla cessazione dell'appalto; il committente può eccepire il beneficio della preventiva escussione del patrimonio dell'appaltatore, e in questo caso l'azione esecutiva può essere intentata nei confronti del committente solo nel caso di infruttuosa escussione del patrimonio dell'appaltatore; qualora l'appaltatore non sia stato convenuto in giudizio, l'eccezione può essere ugualmente sollevata, ma in questo caso il committente deve indicare i beni dell'appaltatore sui quali il lavoratore può soddisfarsi. Sono fatte salve le norme che consentono al committente che ha eseguito il pagamento di rivalersi sul patrimonio dell'appaltatore;
 - una interpretazione autentica della disposizione inserita con il decreto-legge 78/2010 che stabilisce il carattere onorifico della partecipazione agli organi collegiali e della titolarità di organi degli enti, che comunque ricevono contributi a carico delle finanze pubbliche, prevedendo l'esclusione dei Collegi dei revisori dei conti e sindacali;
 - l'obbligo per tutte le imprese costituite in forma societaria di comunicare un indirizzo di posta elettronica certificata al registro delle imprese.
- La Legge 26 aprile 2012, n. 44, "Conversione in legge del Decreto-legge 2 marzo 2012, n. 16, recante Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni tributarie"

Il provvedimento prevede per quanto di interesse:

- la riformulazione della disciplina fiscale del leasing per i professionisti e i soggetti IRES;
- il riconoscimento della possibilità di cedere pro solvendo a favore di banche o di intermediari finanziari i crediti certificati da regioni ed enti locali debitori per somministrazioni, forniture e appalti, e l'estensione alle amministrazioni statali e agli enti pubblici nazionali delle disposizioni sulla certificazione del debito per somministrazioni, appalti e forniture e sulla possibile cessione dei crediti da parte delle imprese a banche e a intermediari finanziari;
- estensione, in caso di appalto di opere o di servizi e fino a due anni dalla sua cessazione, della responsabilità in solido del committente con l'appaltatore ed eventuali subappaltatori per i versamenti dovuti all'erario per redditi di lavoro ed IVA sulle fatture inerenti il contratto di appalto, salvo che non dimostri di aver messo in atto tutte le cautele possibili per evitare l'inadempimento;
- semplificazione della normativa vigente in materia di spedizioni transfrontaliere di rifiuti, attraverso l'abrogazione della disposizione del codice in materia ambientale che obbligava le imprese che intendevano movimentare rifiuti, partendo dal territorio italiano, di acquisire dall'Autorità del Paese di destinazione una dichiarazione di conformità agli standard europei sia del quadro giuridico interno al Paese in questione, sia degli impianti di gestione dei rifiuti e del sistema di controllo dei gas serra;
- trasferimento alle Regioni della somma di 148 milioni di euro per il rimborso dell'onere sostenuto per il pagamento dell'IVA sui contratti di servizio per il trasporto ferroviario e ripartizione delle risorse destinate ai servizi ferroviari di Trenitalia, pari a 425 milioni di euro, tra le Regioni a Statuto ordinario sulla base dei criteri stabiliti dalla Conferenza unificata il 22 settembre 2011, per la parte non ancora erogata pari a 317 milioni di euro.

Maggio

- Il Decreto-legge 7 maggio 2012, n. 52 "Disposizioni urgenti per la razionalizzazione della spesa pubblica", convertito dalla Legge 6 luglio 2012, n. 94. Il provvedimento reca disposizioni volte a razionalizzare la spesa pubblica, tra le quali:
 - l'istituzione del Comitato interministeriale per la revisione della spesa pubblica, a cui vengono attribuite le competenze in materia di revisione dei programmi di spesa e dei trasferimenti alle imprese, razionalizzazione delle attività e dei servizi offerti, riduzione delle spese per acquisto di beni e servizi, ridimensionamento delle strutture, ottimizzazione dell'uso degli immobili;
 - la prescrizione al Governo di presentare entro il 30 settembre 2012 un programma per la riorganizzazione di tutta la spesa pubblica che sia coerente con la Legge 15/2009 in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni. Inoltre il Governo, attraverso il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e con la collaborazione del commissario per la "spending review", a partire dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge, dà inizio a un ciclo di "spending review" mirata alla definizione dei costi standard dei programmi di spesa delle amministrazioni centrali dello Stato;
- La Legge 11 maggio 2012, n. 56 "Conversione in legge del Decreto-legge 15 marzo 2012, n. 21, recante norme in materia di poteri speciali sugli assetti societari nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, nonché per le attività di rilevanza strategica nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni".

- Il Decreto-legge 12 maggio 2012, n. 57 "Disposizioni urgenti in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro nel settore trasporti", convertito dalla Legge 12 luglio 2012, n. 101.

Giugno

- Il decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, "Misure urgenti per la crescita del Paese", convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, tra le disposizioni con un impatto sul quadro regolatorio ferroviario, prevede, in particolare:
 - adempimenti relativi ai controlli di prevenzioni incendi per le gallerie ferroviarie (superiori a 2000 metri) e stradali;
 - l'istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti (anche collegamenti ferroviari), nel limite di 70 milioni di euro annui, alimentato su base annua in misura pari all' 1% delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali;
 - l'autorizzazione per l'anno 2012, della spesa di 4.500.000 di euro per la prosecuzione del servizio intermodale, attraverso il valico del Frejus, dell'Autostrada Ferroviaria Alpina;
 - in materia di trasporto ferroviario regionale campano, una specifica procedura di accertamento dei disavanzi e una conseguente procedura di definizione dei piani di rientro, della durata massima di 60 mesi, necessarie a riorganizzare e riqualificare il sistema di mobilità regionale su ferro della regione Campania;
 - alcune modifiche alla disciplina dei servizi pubblici locali (d.l. 138/2011) dirette ad accelerare l'apertura dei servizi pubblici locali al mercato.
- La legge 28 giugno 2012, n. 92, "Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita", ha precisato che l'obbligo per le imprese ferroviarie di osservare le prescrizioni relative alla regolazione dei trattamenti di lavoro riguarda anche la contrattazione collettiva svolta a livelli decentrati.

Luglio

- Il decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario", convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 7 agosto 2012, n. 135, che prevede, tra l'altro:
 - misure circa la composizione dei consigli di amministrazione delle società pubbliche;
 - la liceità degli affidamenti diretti in house solo per servizi di valore inferiore a 200 mila euro annui a partire da gennaio 2014;
 - divieto di arbitrati nei contratti di servizio tra società a totale partecipazione pubblica (diretta o indiretta) e amministrazioni statali e regionali.
- La Corte Costituzionale, con sentenza del 20 luglio 2012, n. 199, ha dichiarato costituzionalmente illegittimo l'art. 4 del d.l. n. 138/2011 ("Adeguamento della disciplina dei servizi pubblici locali al referendum popolare e alla normativa dall'Unione europea"), sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modifiche ed integrazioni. A valle di tale sentenza, con specifico riferimento al settore del trasporto pubblico locale ferroviario, vengono eliminate dall'ordinamento giuridico alcune disposizioni, tra cui l'obbligo di gara e la cancellazione del rinnovo (per ulteriori 6 anni) dei contratti di servizio in essere.

- Legge 12 luglio 2012, n. 101 "Conversione decreto-legge 12 maggio 2012, n. 57, recante disposizioni urgenti in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro nel settore dei trasporti e delle microimprese".
- Legge 23 luglio 2012, n. 119 "Conversione decreto-legge 6 giugno 2012, n. 73, recante "Disposizioni urgenti in materia di qualificazione delle imprese e di garanzia globale di esecuzione".

Il provvedimento è volto a prorogare di un anno il termine previsto dal Codice degli appalti pubblici in materia di qualificazione delle imprese esecutrici di contratti pubblici di lavori.

Ottobre

- Il decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 17 dicembre 2012, n. 221, ha previsto:
 - l'obbligo di affidare con gara, con decorrenza 31 dicembre 2013, i servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, di cui agli artt. 8 e 9 del d.lgs. 422/1997; tale prescrizione non si applica ai "servizi sostitutivi" dei servizi ferroviari (servizi a carattere temporaneo necessari a seguito della provvisoria interruzione della rete ferroviaria o della provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore) e ai "servizi integrativi" dei servizi ferroviari (servizi a carattere temporaneo resi necessari da un provvisorio e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato);
 - nelle more del completamento del processo di riordino della disciplina in materia di trasporto pubblico locale, per l'anno 2012 la ripartizione del fondo per il finanziamento dello stesso (di cui all'art. 21, comma 3, del d.l. 98/2011 e all'art. 30, comma 3, del d.l. 201/2011) avviene con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base del criterio storico.

Novembre

- In data 9 novembre 2012 è stato emanato il decreto legislativo 192/2012, diretto a recepire la direttiva 2011/7/UE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.
- In data 21 novembre 2012, la direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico ha provveduto alla rifusione e riunione in unico atto delle direttive 91/440/CEE (sviluppo delle ferrovie comunitarie), 95/18/CE (licenze delle imprese ferroviarie) e 2001/14/CE (ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria) che sono state, conseguentemente, abrogate a decorrere dal 15 dicembre 2012. Tale direttiva 2012/34/UE ha anche introdotto nuove disposizioni al quadro normativo previgente.
- Con decreto del 30 novembre 2012 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato - ai sensi dell'art. 21, del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 (Attuazione della direttiva 2007/59/CE, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni) - le misure affinché gli investimenti per la formazione dei macchinisti sostenuti da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastruttura non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura.

Dicembre

- La legge 24 dicembre 2012, n. 228, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2013)" ha previsto quanto segue:
 - l'istituzione, a decorrere dall'anno 2013, di un nuovo Fondo, denominato "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario";

- le regioni a statuto ordinario devono adottare un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulare i servizi a domanda debole e sostituire le modalità di trasporto diseconomiche; a valle di tali attività i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione;
- viene autorizzata la spesa, per il 2013, di 300 milioni di euro per i lavori di manutenzione straordinaria della Rete Ferroviaria inseriti nel contratto di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA; inoltre, per il finanziamento di investimenti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, è autorizzata la spesa di 600 milioni di euro per il 2013, e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015, da destinare prioritariamente alle esigenze connesse alla prosecuzione dei lavori relativi ad opere in corso di realizzazione;
- nelle more della stipula dei nuovi contratti di servizio pubblico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA, il Ministero dell'Economia e delle Finanze viene autorizzato a corrispondere a Trenitalia S.p.A. le somme previste, per l'anno 2012, dal bilancio di previsione dello Stato, in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, nel rispetto della vigente normativa comunitaria;
- per il finanziamento di studi, progetti attività e lavori preliminari e definitivi della linea ferroviaria Torino - Lione viene autorizzata la spesa di 60 milioni di euro per il 2013, di 100 milioni di euro per il 2014, di 680 milioni di euro per l'anno 2015 e 150 milioni per ciascuno degli anni dal 2016 al 2029;
- al fondo per lo sviluppo e la coesione è assegnata una dotazione finanziaria aggiuntiva di 250 milioni di euro per l'anno 2013 da destinare all'attuazione delle misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la società Stretto di Messina SpA; ulteriori risorse fino alla concorrenza di 50 milioni di euro sono destinate alla medesima finalità a valere sulle risorse rivenienti dalle revoche di finanziamenti per la realizzazione di opere comprese nel Programma infrastrutture strategiche.

Operazioni straordinarie

Gennaio

- In data 19 gennaio 2012 la controllata Italferr ha costituito una società con socio unico denominata *Infrastructure Engineering Services*, con sede in Cika Ljubina - Belgrado (Serbia). La società ha per oggetto sociale l'attività d'ingegneria, architettura e consulenza tecnica. Il capitale sociale sottoscritto e versato è pari a 20 mila euro.

Marzo

- In data 22 marzo 2012 l'Assemblea Straordinaria di RFI SpA ha deliberato l'approvazione del progetto di scissione parziale di RFI SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 novembre 2011. In data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale.

Con tale operazione è stato assegnato alla Società Beneficiaria un compendio patrimoniale sito nel comune di Trieste, comprendente fabbricati ed impianti fissi di proprietà di RFI dichiarati non più strumentali per l'esercizio ferroviario. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla Capogruppo è stato pari all'importo di 1.777.628 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Aprile

- In data 24 aprile 2012 l'Assemblea Straordinaria di Ferservizi SpA ha approvato la fusione per incorporazione della società Metroscail Scarl in liquidazione nella società Ferservizi SpA. Nella stessa seduta l'Assemblea Straordinaria ha approvato la riduzione del Capitale Sociale da 43.043.000 euro a 8.170.000 euro (mediante annullamento di 162.200 azioni del valore nominale di 215,00 euro ciascuna) da restituire al socio unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA utilizzando le disponibilità liquide della società.

Maggio

- In data 28 maggio 2012 è stato firmato l'Atto di scissione parziale di RFI SpA mediante assegnazione di parte del suo patrimonio in favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA sulla base delle situazioni patrimoniali delle società al 30 giugno 2011. La scissione riguarda quattro tipologie di immobili non strumentali per l'attività del Gestore dell'infrastruttura:
 - aree di ridotta estensione che possono trovare una collocazione sul mercato e non necessitano di attività di sviluppo urbanistico;
 - aree che trovano la loro collocazione sul mercato per le potenzialità urbanistiche di eventuali operazioni di sviluppo immobiliare;
 - porzioni di impianti, aree e fabbricati non necessari per le attività industriali e commerciali specifiche di RFI;
 - aree inserite nel contesto urbano destinabili a servizi per la città.

Il tutto per una superficie complessiva di circa 5,5 milioni di mq. Il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla Capogruppo è stato pari all'importo di 165.463.005 euro, corrispondente ad un pari importo di capitale sociale.

Luglio

- In data 16 luglio 2012, a seguito dell'ultimazione delle consegne da parte del fornitore Alstom a Cisalpino AG dei 14 treni ETR 610 avvenuta a fine 2011, i due azionisti di Cisalpino AG hanno deciso di procedere alla separazione dell'originario contratto di fornitura, stipulato nel 2006 con Alstom, prevedendo l'assegnazione dei diritti e degli obblighi connessi in modo paritetico a ciascuno dei soci e prevedendo inoltre il successivo trasferimento della proprietà dei treni e subentro nel finanziamento concesso da Eurofima per l'acquisto degli stessi. L'attuazione del piano prima citato è stata realizzata in due fasi, la prima fase si è conclusa proprio in data 16 luglio con la sottoscrizione di uno specifico atto tra Trenitalia, SBB, Cisalpino ed Alstom denominato "*Split and Assignment Agreement*", con il quale sono stati regolati gli aspetti relativi al trasferimento dei diritti ed obblighi contrattuali. La seconda fase si è perfezionata il 20 dicembre 2012 con il trasferimento dei 7 treni ed il subentro di Trenitalia nel finanziamento Eurofima attraverso la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Settembre

- In data 28 settembre 2012, l'Assemblea dei soci della collegata indiretta Porta Sud Srl ha deliberato lo scioglimento anticipato e la messa in liquidazione della società. In data 17 ottobre 2012 è stata iscritta alla Camera di Commercio di Bergamo la liquidazione volontaria.
- In data 28 settembre 2012, a distanza di quattro anni dall'avvio dell'impresa, non avendo Italia Logistica conseguito i risultati attesi, i soci Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Poste Italiane SpA sono addivenuti alla determinazione di sciogliere consensualmente la *partnership* paritetica, riattribuendo a ciascuno dei soci le attività inizialmente conferite. Infatti, è stato sottoscritto un contratto tra FS Logistica SpA, SDA Express Courier SpA e Italia Logistica Srl con il quale il socio FS Logistica SpA ha acquistato da Italia Logistica Srl il Ramo d'Azienda TLM (Trasporto e Logistica Multimodale) destinato da Italia Logistica allo svolgimento di servizi di logistica distributiva e di trasporto, per il prezzo

di acquisto determinato in 160.000,00 euro alla data del 30 giugno 2012, mentre ha venduto al socio SDA Express Courier SpA l'intera propria quota di partecipazione di 450.000,00 euro nominali, pari al 50% del capitale sociale di Italia Logistica Srl, per un corrispettivo provvisorio di 160.000,00 euro. L'efficacia del contratto ha avuto come decorrenza il 1° ottobre 2012, quindi da tale data Italia Logistica Srl non è più partecipata da FS Logistica SpA.

Ottobre

- In data 25 ottobre 2012, l'Assemblea straordinaria di Sita SpA ha deliberato di sciogliere la società e di metterla conseguentemente in liquidazione. In data 8 novembre 2012 è stata registrata alla Camera di Commercio di Roma la messa in liquidazione della società.
- In data 26 ottobre 2012 è stata costituita una società con denominazione "Toscana in Bus Società Consortile a responsabilità limitata", il 10% della partecipazione è di proprietà della controllata Busitalia-Sita Nord Srl. La società, con sede sociale in Firenze, è stata costituita con scopi consortili, al fine di consentire ai Soci di avvalersi di una organizzazione comune per la disciplina, il coordinamento e lo svolgimento delle rispettive attività di impresa in relazione alla procedura di gara per l'aggiudicazione del contratto di affidamento in concessione di servizi di trasporto pubblico locale su gomma nell'Ambito territoriale ottimale della Regione Toscana. In data 13 gennaio 2013 la società è stata ridenominata "Mobit Scarl".
- In data 29 ottobre 2012, Busitalia-Sita Nord Srl ha acquistato da Ataf SpA una quota di partecipazione al capitale di Ataf Gestioni Srl del valore nominale di 7.000 euro al prezzo di 8.977 euro. La società Ataf Gestioni ha per oggetto sociale lo svolgimento di attività di organizzazione ed esercizio di servizi di trasporto, locale, regionale, nazionale ed internazionale di persone e di merci. Il capitale sociale, sottoscritto e versato, è pari ad 10.000 euro, e la compagine sociale risulta composta dal 70% da Busitalia-Sita Nord Srl, dal 25% da Cooperativa Autotrasporti Pratese S.C. e dal 5% da Autoguidovie SpA. Successivamente, in data 5 novembre 2012, l'Assemblea dei soci di Ataf Gestioni Srl ha deliberato l'aumento del capitale sociale a pagamento da 10.000 euro ad 12.982.614 euro mediante nuovi conferimenti in denaro per complessivi 12.972.614 euro e la modifica dell'oggetto sociale che prevede l'impianto e/o l'esercizio, nell'ambito territoriale dell'area metropolitana fiorentina, di attività di trasporto, di qualunque genere e con qualsiasi mezzo, di rimesse ed officine meccaniche e di carrozzeria, di iniziative e attività turistiche, nonché il commercio del materiale automobilistico ed affine e dei prodotti petroliferi.

Partecipazioni

Acquisizioni e vendite partecipazioni

Giugno

- In data 1 giugno 2012 a seguito del conferimento in natura del ramo d'Azienda denominato "Navigazione traghetti mezzi gommati e passeggeri" RFI SpA ha ceduto alla Blufferies Srl la partecipazione nel Consorzio Metromare dello Stretto, pari al 40% del fondo consortile, e la partecipazione nella Società Terminal Tremestieri, pari al 33,33% del capitale sociale.
- In data 19 giugno l'ATI (Associazione temporanea di imprese) costituita dalla capofila Busitalia - Sita Nord Srl, dalla Cooperativa autotrasporti pratese Soc. Coop (Cap Prato) e da Autoguidovie Spa (Milano), ha vinto la gara per l'acquisizione di Ataf Gestioni, il ramo Tpl della società fiorentina Ataf Spa.

- In data 27 giugno 2012, l'Assemblea di Trenitalia Veolia Transdev SAS ha deliberato il trasferire la proprietà di 25.005 azioni da Veolia Transport SAS a Trenitalia SpA. In data 11 luglio 2012 è stata formalizzata la cessione. Pertanto la compagine sociale risulta ora composta da Trenitalia SpA per il 66,67% e da Veolia Transport SAS per il restante 33,33%.

Novembre

- In data 5 novembre 2012 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA il 34% del capitale sociale detenuto in LI-NEA SpA per un importo di 4.758.000,00 euro. La Società ha per oggetto sociale la realizzazione e gestione di sistemi di trasporto di persone e l'esercizio di servizi di linea per il trasporto di persone, noleggio con conducente, trasporto scolastici, trasporto di persone a ridotta capacità motoria e trasporto di persone a domanda.
- In data 27 novembre 2012 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA :
 - il 15% del capitale sociale di Toscana In Bus Scarl per un valore nominale di 15.000 euro.
 - il 77,88% del capitale sociale detenuto in Ataf&Linea Scarl per un importo di 19.470 euro. La società ha per oggetto sociale la gestione del servizio di trasporto pubblico locale relativo al lotto di gara "1 area metropolitana" come disciplinato dal contratto di servizio sottoscritto con la provincia di Firenze a seguito dell'aggiudicazione della gara per l'affidamento dell'esercizio di servizi di trasporto pubblico locale nella provincia di Firenze. Il capitale sociale è di 25.000 euro.

Dicembre

- In data 20 dicembre 2012 la società Ataf Gestioni Srl ha acquistato da Ataf SpA le seguenti partecipazioni:
 - il 60% del capitale sociale detenuto in Firenze City Sightseeing Srl per un importo di 1.170.000 euro. La società ha per oggetto sociale la gestione di servizi di trasporto persone di natura pubblica a offerta indifferenziata autolinee o privata noleggio con autobus, minibus, taxi, vetture da noleggio con e senza conducente. Il capitale sociale è di 200.000 euro;
 - il 2,983% del capitale sociale detenuto in TI Forma Scarl Firenze per un importo di 17.000 euro. La società ha per oggetto sociale la formazione, aggiornamento e la specializzazione professionale, nonché ogni attività che possa risultare utile al raggiungimento dei suddetti fini sociali, nessuna esclusa, sia in contesti nazionali che internazionali. Il capitale sociale è di 207.782 euro;
 - il 15,91% del capitale sociale detenuto in OPI-TEC SpA per un importo di 124.000. La società ha per oggetto sociale la manutenzione e riparazione di autoveicoli e mezzi di trasporto in generale e dei relativi componenti, anche per conto terzi, ai sensi della legge 122/92; la gestione di flotte (*global service*) di autoveicoli; la progettazione, costruzione e/o gestione di depositi, officine e relativa impiantistica ed attrezzature; la gestione di magazzini ricambi e complessivi per autoveicoli. Il capitale sociale è di 600.000 euro, la sede legale è in Via Pratese n.101 Firenze;
 - il 100% del capitale sociale detenuto in SIGER Srl per un importo di 121.764 euro. La società ha per oggetto sociale l'attività di consulenza nel settore assicurativo, comprensiva di ogni relativo supporto specialistico finalizzato all'istruzione, trattazione e liquidazione di sinistri con espressa reclusione dell'attività di mediazione assicurativa. Il capitale sociale è di 100.000 euro.

Operazioni sul capitale

Marzo

- In data 15 marzo 2012, l'azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane ha proposto la riduzione del Capitale Sociale di Ferservizi da 43.043 mila euro a 8.170 mila euro, mediante annullamento di n.162.200 azioni del valore di 215 euro cadauna per un importo complessivo di 34.873 mila euro, da restituire al socio nei termini prescritti dalla legge. La proposta scaturisce dagli esiti di un riesame da parte della Capogruppo della struttura finanziaria delle proprie controllate. In questo contesto è emerso che Ferservizi, alla luce delle *performance* registrate in passato ed in considerazione degli obiettivi confermati dal nuovo Piano d'Impresa 2011/2015, aveva nelle proprie disponibilità finanziarie liquidità eccedente rispetto al fabbisogno necessario alla realizzazione della propria missione, volta ad offrire servizi sempre più efficienti ed economici a favore delle società del Gruppo.

Aprile

- In data 28 aprile 2012, l'Assemblea straordinaria di FNM (Ferrovie Nord Milano SpA) ha deliberato di aumentare il capitale sociale a titolo gratuito mediante imputazione di riserve disponibili iscritte in bilancio per un importo di 100.000.000 euro con emissione di n. 186.386.814 azioni ordinarie, passando da 130.000.000 euro a 230.000.000 euro.

Maggio

- In data 7 maggio 2012 l'Assemblea di Blufferries Srl ha deliberato l'aumento di capitale a 20.100.000 euro mediante conferimento del ramo d'azienda, rispondendo, pertanto, in via definitiva alle disposizioni in materia di concorrenza che prevedono la separazione delle attività esercitate in libero mercato. La sottoscrizione e l'integrale liberazione dell'aumento di capitale sociale sono avvenuti il giorno 1 giugno 2012.

Novembre

- In data 13 novembre 2012 è stato registrato presso la Camera di Commercio di Roma la sottoscrizione e il versamento relativo alla seconda *tranche* del capitale sociale di 7.500.000,00 euro della società Tunnel Ferroviario del Brennero; RFI SpA in quanto socio al 85,50% ha sottoscritto e versato (con valuta 23 ottobre 2012) la quota di propria spettanza pari ad 6.406.500 euro. In data 27 dicembre 2012 è stato ulteriormente sottoscritto e versato l'importo di 156.000 euro. RFI SpA ha sottoscritto e versato con valuta 30 novembre 2012 la quota di propria spettanza pari ad 136.086,00 euro. Pertanto, il capitale sociale della Tunnel Ferroviario del Brennero- Finanziaria di partecipazioni SpA sottoscritto e versato, è attualmente pari ad 163.290.910,00 euro suddiviso in n. 163.290.910 azioni ordinarie del valore nominale di 1,00 euro ciascuna.

Finanziamenti

Febbraio

- Tra i mesi di gennaio e febbraio 2012 RFI ha completato le coperture dal rischio di tasso di interesse del 50% rimanente del finanziamento BEI acceso nel 2011 previste dalla strategia di *interest rate risk management*. La società ha stipulato n. 3 *interest rate collar* del valore nozionale di 50 milioni di euro ciascuno con scadenza nel gennaio 2017.
- Nel mese di febbraio 2012 è entrato in vigore il contratto con cui UniCredit Leasing che ha finanziato l'acquisto, da parte di Netinera Deutschland GmbH- società tedesca controllata dalle Ferrovie dello Stato Italiane - dei nuovi convogli che vanno a potenziare il parco mezzi del secondo operatore privato di trasporto locale sul mercato tedesco. UniCredit Leasing si è aggiudicata la gara internazionale indetta da Netinera Deutschland con il supporto delle Ferrovie

dello Stato Italiane grazie alla consolidata esperienza nel finanziamento di materiali rotabili. L'operazione si articola in due contratti di *leasing* della durata di 11 e 10 anni rispettivamente per tre convogli GWT e otto *Double Deck*, tutti prodotti dalla società svizzera Stadler. Il finanziamento, dell'importo complessivo di 73,2 milioni di euro, copre l'intero costo di acquisto degli undici treni e ha consentito a Netinera Deutschland di mettere già in esercizio i primi tre nuovi convogli, impiegati nell'area metropolitana di Berlino, mentre i rimanenti otto entreranno in servizio nel 2013 su rotte regionali imperniate sempre sulla capitale tedesca.

Marzo

- A decorrere dal 1 marzo 2012, con scadenza 4 marzo 2014, Ferrovie dello Stato Italiane ha concesso un *Facility Agreement intercompany* di importo pari a 600 milioni di euro alla controllata Trenitalia e un *Facility Agreement intercompany* di importo pari a 400 milioni di euro alla controllata RFI, entrambe a valere sul *Backup Facility Agreement* sottoscritto tra FS ed un pool di istituti bancari in data 4 Marzo 2011 e di importo complessivo pari a 1.5 miliardi di euro. Analogamente al *Backup Facility Agreement* principale, le linee *intercompany* hanno caratteristiche di linee *general purpose, committed e revolving*.
- In relazione al primo programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001) di cui alla delibera CIPE 21/12/01 n. 12 ed al programma di interventi per la riqualificazione e la realizzazione delle infrastrutture complementari alle "grandi stazioni" (delibere CIPE 14/3/03 n. 10 e 6/4/06 n. 129) la controllata, Grandi Stazioni SpA ha presentato la prima richiesta di erogazione diretta del contributo relativo al periodo 2009/2011 per circa 30 milioni di euro, ridotta successivamente a circa 28 milioni, nell'attesa della conclusione dell'iter approvativo delle varianti relative alle stazioni di Bari Centrale, Bologna Centrale, Roma Termini e Venezia S. Lucia.

Giugno

- A seguito dell'esercizio dell'*early termination option* (chiusura anticipata) da parte delle controparti UBS e Credit Suisse, tra il 12 ed il 26 giugno RFI SpA ha terminato anticipatamente le due operazioni di copertura stipulate nel 2002 da TAV SpA, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con la finalità di predefinire e stabilizzare in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto AV/AC attraverso la trasformazione in tasso fisso dei debiti originariamente accessi a tasso variabile. Contestualmente alla chiusura delle suddette operazioni RFI ha ricostituito tali coperture a tasso fisso stipulando n. 9 nuovi *interest rate swap* per un valore nozionale pari all'ammontare del debito residuo complessivo di 833,5 milioni di euro, mantenendo finanziariamente il medesimo risultato delle originarie coperture.

Dicembre

- In data 17 dicembre 2012, con efficacia 20 dicembre 2012, FS Italiane ha stipulato tutti gli atti necessari a terminare la garanzia emessa nell'interesse di Cisalpino a valere sul 50% del contratto quadro di finanziamento del materiale rotabile (cd. MHPA 2587) sottoscritto da Cisalpino con Eurofima il 31 dicembre 2003; contestualmente, replicando i meccanismi di finanziamento e garanzia attualmente in essere tra FS Italiane ed Eurofima, la prima è subentrata nel 50% del suddetto MHPA emettendo in *private placement* n.5 bond sottoscritti da Eurofima. Le obbligazioni relative a tali prestiti sono garantite da pegno sul materiale rotabile di Trenitalia, destinataria ultima delle somme per effetto della sottoscrizione con FS di n.5 *intecompany loans* con efficacia 20 dicembre 2012.

Altri eventi

Febbraio

- In data 9 febbraio 2012 l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane, Mauro Moretti, è stato eletto per la terza volta consecutiva Presidente della CER, la Comunità delle Ferrovie europee (*Community of European Railway and Infrastructure Companies*). È il primo Presidente ad essere confermato per tre volte consecutive.

Aprile

- In data 16 aprile 2012 Trenitalia ha fissato al 15 giugno il termine di presentazione delle offerte per la fornitura di 130 convogli elettrici e diesel, più un'opzione per altri 60, destinati ad ammodernare e potenziare la flotta dei treni regionali, migliorando qualità e *comfort* del viaggio e regolarità del servizio, in coerenza con i contratti di servizio sottoscritti dalle Regioni.

L'*iter* delle due gare, una per i convogli elettrici una per i diesel, entrambe a procedura negoziata, ha concluso la fase di selezione e a contendersi la fornitura, il cui valore è stimabile intorno al miliardo e 250 milioni, saranno i principali *players* nazionali e internazionali del settore.

I partecipanti alla gara per i treni elettrici, divisa in due lotti, saranno chiamati a produrre 70 elettrotreni da almeno 280 posti a sedere, più un'opzione per altri 20, e 20 elettrotreni da almeno 500 posti a sedere, più un'opzione per altri 20 con consegna prevista entro l'anno 2015.

L'altra gara riguarda 40 convogli diesel da almeno 130 posti a sedere, con opzione per altri 20, in grado di circolare su tutta la rete ferroviaria convenzionale, destinati al servizio regionale sulle linee non elettrificate con consegna prevista entro l'anno 2015.

Maggio

- Il 29 maggio è stato presentato il nuovo orario estivo che vede aumentare l'offerta anche con nuovi servizi di qualità. È stato inoltre ulteriormente modificato il sistema di *pricing* al fine di rendere l'accesso ai servizi di trasporto flessibile e conveniente. Due Frecciarossa in più tra Torino, Milano e Roma, quattro Frecciabianca sulla linea Adriatica e due sulla Tirrenica. Il nuovo sistema di prezzi è basato su tre livelli: *Supereconomy*, *Economy* e *Base* studiati per accrescere semplicità, flessibilità e convenienza, con diversi livelli di sconto rispetto al prezzo *Base*. Il prezzo *Base*, che dà la possibilità di cambi illimitati e gratuiti, è stato "tagliato" del 5% su tutte le rotte Frecciarossa e Frecciabianca. Sono stati un milione al mese i biglietti messi in vendita a prezzo ridotto rispetto a quello del biglietto base. Tra le altre novità del nuovo Orario c'è anche il ritorno di alcune rotte notturne: una tra Sicilia e Milano, lungo la linea Tirrenica, una tra Calabria e Milano lungo la linea Dorsale e due rotte tra Lecce e Milano. Si tratta di treni notturni inseriti nel Contratto di Servizio con lo Stato.

Giugno

- In data 25 giugno 2012 è stato inaugurato il nuovo scalo ferroviario di Marghera al servizio del porto di Venezia, che punta a diventare sempre più importante per tutta l'area che ruota intorno all'Alto Adriatico.

Sette nuovi binari, tre dei quali elettrificati, più un ulteriore ottavo binario a servizio dell'isola portuale e di due tronchini per il ricovero dei locomotori. Si tratta di nuove opere realizzate, con un intervento da 12,2 milioni di euro, cofinanziati dall'Unione Europea per 900 mila euro attraverso il programma TEN-T. L'intervento, è a cura dell'Autorità portuale di Venezia, in collaborazione con RFI SpA, ed è frutto dell'accordo quadro con Regione Veneto e Comune di Venezia. A regime, lo scalo di Marghera potrà garantire complessivamente un traffico di cinquanta treni al giorno. La nuova infrastruttura collega il Porto di Venezia con i due principali interporti veneti, di Padova e Verona e collegherà il

Porto con mercati del Nord ed Est Europa. Il Veneto, con il Nordest, si conferma strategico per i Corridoi europei del trasporto e il nuovo Parco ferroviario per il Porto di Venezia è indice di potenziale crescita delle reti in chiave europea.

- In data 28 giugno 2012 Ferrovie dello Stato Italiane ha siglato l'ipotesi d'intesa per il rinnovo del proprio Contratto aziendale, a seguito e in applicazione degli accordi siglati dall'AGENS (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi), assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL Trasporti, Or.S.A. e FAST sul rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) delle attività ferroviarie. Nella medesima occasione è stato siglato anche il verbale d'accordo sul premio di risultato 2010-2011. Tale intesa ha trovato riflesso nel contratto siglato a luglio 2012.

Luglio

- In data 5 luglio 2012 sono stati modificati i prezzi di corsa semplice di 1[^] e 2[^] classe di tutte le relazioni Eurostar e delle relazioni AV Frecciargento, sulle direttrici Bolzano/Brescia/Verona/ - Roma, Udine/Venezia/Padova – Roma, Roma – Reggio di Calabria e Roma – Bari/Lecce, con una variazione media del +5%.
- In data 16 luglio 2012 è stato sottoscritto l'atto denominato "*Split and Assignment Agreement*" tra Trenitalia, SBB, Cisalpino ed Alstom, con il quale sono stati regolati gli aspetti relativi al trasferimento dei diritti ed obblighi contrattuali di Cisalpino a quest'ultime, con il consenso del fornitore Alstom e manleva di Cisalpino da ogni responsabilità. La sottoscrizione del contratto segue la decisione presa dai due azionisti di Cisalpino di procedere alla separazione del contratto di fornitura n. SE06/101 del 2006 dei 14 treni ETR 610 consegnati dal fornitore Alstom a fine 2011 e di assegnare diritti ed obblighi connessi nella misura del 50% a ciascuna delle case madri con successivo trasferimento della proprietà dei treni e subentro paritetico nel finanziamento concesso da Eurofima per l'acquisto dei treni. Successivamente, si prevede il trasferimento dei treni ed il subentro nel finanziamento Eurofima di Trenitalia, a questo seguirà l'avvio della procedura per lo scioglimento e messa in liquidazione della stessa Cisalpino.
- In data 20 luglio 2012 è stato firmato dall'Amministratore Delegato delle FS Italiane, con l'assistenza di Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) e dalle Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Ugl Trasporti e Fast il nuovo contratto aziendale. L'Accordo prevede tra l'altro l'incremento dell'orario da 36 a 38 ore settimanali per tutti i settori lavorativi ed un'articolazione dei regimi dell'orario di lavoro idonei a recepire e soddisfare le diverse esigenze dei segmenti di *business*, cogliendo in tal modo le specificità proprie del trasporto passeggeri (alta velocità, media-lunga percorrenza, regionale) e del trasporto merci, consentendo un ulteriore incremento di produttività del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Le parti hanno inoltre condiviso il nuovo sistema di inquadramento professionale, hanno istituito il salario di produttività e, per la prima volta, un sistema di *welfare* aziendale fondato sull'assistenza sanitaria integrativa per tutti i dipendenti.

Agosto

- In data 19 agosto, alla presenza del Presidente del Consiglio Mario Monti ed in anteprima mondiale, è stato presentato a Rimini il Frecciarossa 1000, il nuovo treno Alta Velocità che farà parte della flotta Trenitalia. La costruzione dei primi 50 esemplari è stata affidata alla RTI Ansaldo-Breda/Bombardier Transportation Italy. Tale treno raggiungerà la velocità massima di 400 km/h e ridurrà il tempo di percorrenza della tratta Roma-Milano a 2 ore e 15 minuti.

Ottobre

- In data 5 ottobre 2012 l'Assemblea dei soci di Trenitalia Veolia Transdev SAS ha deliberato la modifica della denominazione sociale da Trenitalia Veolia Transdev in Thellò Sas.

Dicembre

- In data 11 dicembre 2012 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha dato il via libera al progetto definitivo del collegamento ferroviario della linea Orte - Falconara con la direttrice Adriatica.

Sostenibilità

Anche nel 2012 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha dimostrato di voler condurre le proprie attività nel rispetto dei principi della sostenibilità sociale, ambientale ed economica: è ormai il *core business* stesso del Gruppo a essere permeato da considerazioni di ampia responsabilità, frutto di una sempre più matura assunzione di consapevolezza di ogni singolo ferroviere.

In tale ambito, di seguito sono riportate le principali iniziative per le Risorse Umane, l'Ambiente, la Sicurezza e i Clienti, promosse dal più grande Gruppo Italiano del settore dei trasporti: un enorme volano con una capacità ineguagliabile di muovere il Paese verso un modello di sviluppo sostenibile.

Risorse umane

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 73.728 unità del 31 dicembre 2011 alle 71.930 unità del 31 dicembre 2012 scontando una diminuzione netta pari a 1.798 unità. La diminuzione che si registra nelle consistenze medie è di - 4.169 unità.

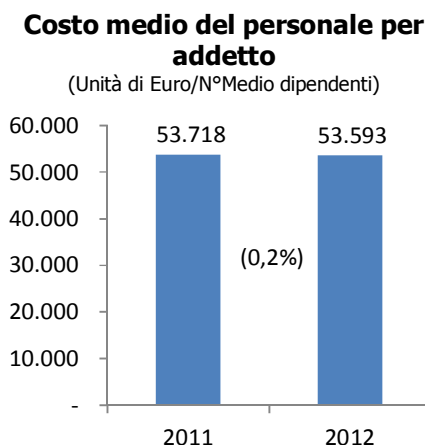
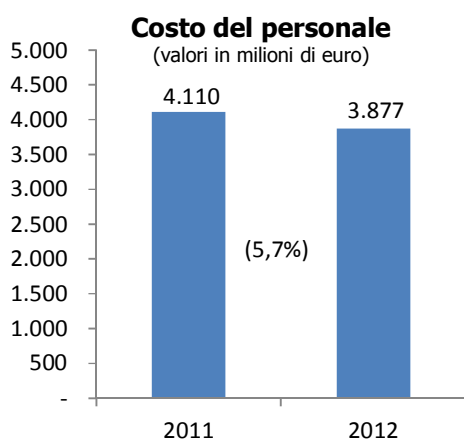
DIPENDENTI AL 31.12.2011(*)	73.728
Entrate (**)	2.488
Uscite	4.286
DIPENDENTI AL 31.12.2012	71.930

CONSISTENZA MEDIA 2011(*)	76.510
----------------------------------	---------------

CONSISTENZA MEDIA 2012	72.341
-------------------------------	---------------

(*) valori aggiornati sulla base di indicazioni (Netinera) pervenute successivamente all'approvazione del bilancio 2011.

(**) le entrate nette (che includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto) comprendono 1.246 ingressi derivanti da variazioni di perimetro.



LE RELAZIONI INDUSTRIALI

Come già precedentemente evidenziato, in data 20 luglio 2012 Agens, assistita da Federtrasporto, e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast Ferrovie hanno sottoscritto il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; in data 30 ottobre 2012 il contratto è stato poi sottoscritto anche dall'Or.S.A. Ferrovie. Sempre il 20 luglio 2012, contestualmente alla sottoscrizione del CCNL, è stato sottoscritto tra il Gruppo FS e le stesse Organizzazioni sindacali anche il Contratto Aziendale di Gruppo FS, sottoscritto anch'esso successivamente il 30 ottobre 2012 dall'Or.S.A. Ferrovie.

I due precedenti contratti erano scaduti il 31 dicembre 2008.

Il nuovo CCNL, che scadrà il 31 dicembre 2014, rappresenta la prima disciplina contrattuale di livello nazionale che realizza la progressiva costruzione del CCNL della Mobilità per il nuovo settore unificato del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale, secondo le indicazioni del Protocollo sul CCNL della Mobilità sottoscritto alla presenza del

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 maggio 2009 e della successiva Intesa sottoscritta il 30 settembre 2010 sempre in sede ministeriale.

Per le società del Gruppo FS Italiane che applicano i due contratti (FS, RFI, Trenitalia, Italferr, Ferservizi, FS Sistemi Urbani e Italcertifer) le nuove normative sono entrate in vigore il 1° settembre 2012.

Le intese raggiunte consentono, rispetto alla precedente normativa, maggiori flessibilità in materia di relazioni industriali, di orario di lavoro, di regole sull'utilizzazione del personale, di remunerazione del lavoro, favorendo così una significativa e maggiore produttività del lavoro. In particolare, sull'orario di lavoro, le innovazioni rispetto alla precedente disciplina riguardano:

- per tutti i dipendenti il passaggio da 36 a 38 ore di lavoro settimanale e, per le attività di manovra, da 34 a 38 ore;
- l'ampliamento dei limiti relativi alle prestazioni giornaliere ed alla condotta per il personale mobile, la cui disciplina è articolata per linee di *business* (alta velocità, media-lunga percorrenza, trasporto regionale, trasporto merci);
- la possibilità di negoziare, a livello di unità produttiva, ulteriori flessibilità di orario legate a specifiche esigenze produttive.

Per quanto riguarda le retribuzioni, le regolazioni economiche hanno riguardato sia la copertura del pregresso periodo 2009-2011, sia gli incrementi a copertura del triennio 2012-2014, in coerenza con quanto previsto dall'Accordo interconfederale 15 aprile 2009 per l'attuazione dell'accordo-quadro sulla riforma degli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009.

Il Contratto Aziendale di Gruppo ha introdotto inoltre per la prima volta, a partire dal 1° gennaio 2013, l'Assistenza sanitaria integrativa per tutto il personale.

Nell'ambito del dialogo sociale europeo, in ambito CER il Gruppo FS Italiane ha seguito l'iter di elaborazione del IV Pacchetto Ferroviario in particolare con riferimento alla revisione del Regolamento 1370/2007 sul trasporto pubblico locale. Al contempo, è proseguita la partecipazione al gruppo di lavoro ristretto "*Social aspects and the protection of staff in case of change of railway operator*" per la verifica dello stato di attuazione del Regolamento n. 1370/2007.

Politiche di gestione e sviluppo del personale

Analogamente a quanto realizzato nel corso degli esercizi precedenti, sono proseguiti gli interventi finalizzati ad incrementare l'efficienza e la produttività del lavoro. A ciò ha contribuito anche la sottoscrizione del nuovo Contratto Collettivo di Lavoro, la cui applicazione ha dispiegato i suoi positivi effetti nell'ultimo quadrimestre dell'anno.

La riduzione di personale è stata gestita sia attraverso sistemi di incentivazione all'esodo, sia grazie all'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle società del Gruppo FS che nel 2012, ha interessato circa 230 lavoratori che si sono aggiunti agli oltre 2.300 dipendenti che fruivano delle prestazioni straordinarie del Fondo già dal 2011.

In un'ottica di contenimento degli ingressi di personale dal mercato esterno, le Aziende hanno messo in atto politiche attive di *job posting* interno e di mobilità infragruppo che hanno portato ad una maggiore valorizzazione delle professionalità e delle potenzialità delle risorse già presenti nel Gruppo.

La ricerca sul mercato esterno si è focalizzata soprattutto su professionalità con *know-how* altamente specialistico e immediatamente spendibile nonché su neolaureati di eccellenza, intercettati grazie alla proficua collaborazione con la comunità accademica attraverso numerose iniziative quali *master* di II° livello, *stage*, borse di studio per tesi di laurea, *career day*, corsi in co-tutela e seminari.

Queste iniziative hanno consentito anche di raggiungere un importante risultato in termini di *Employer Branding*, raggiungendo il secondo posto nella classifica "*Best Employer of Choice*" delle Aziende nazionali e internazionali preferite dai giovani neolaureati.

Le attività attinenti lo sviluppo del personale si sono incentrate, oltre che sulla valutazione dei target d'interesse del Gruppo, sulla progettazione del processo di gestione dei piani di sviluppo e delle tavole di sostituzione in ambito Sistema Integrato di Valutazione di Gruppo.

La Formazione

In coerenza con le linee strategiche e al fine di realizzare attività sempre più a supporto del *business*, la Formazione del Gruppo FS Italiane nel 2012 si è focalizzata nel rafforzare le competenze critiche per sviluppare la cultura del miglioramento, della qualità, dell'efficienza e del valore, per ampliare la *vision* e la capacità di innovazione continua del *business*, per affermare la *customer orientation*, la cultura internazionale e *diversity management*;

In ordine alla formazione manageriale, sono proseguite le attività relative al consolidamento della guida, indirizzo e valorizzazione delle risorse infondendo motivazione ed energia per governare il cambiamento e sviluppare la capacità dei *manager* di selezionare e sviluppare i collaboratori in un'ottica di merito

In linea con il processo avviato lo scorso esercizio, nel 2012 si è inoltre significativamente incrementato il ricorso ai finanziamenti alla formazione. Sono infatti stati presentati ai Fondi Interprofessionali utilizzati dal Gruppo FS (Fondimpresa per il personale non dirigente e Fondirigenti per il personale dirigente) piani di finanziamento per un totale di 5 milioni di euro, erogati per 3,3 milioni.

La Sicurezza e la Salute sul lavoro

La salute e la sicurezza sul lavoro costituiscono per il Gruppo FS un elemento qualificante per lo sviluppo nazionale e internazionale del proprio *business*. Il Piano Industriale 2011-2015 ribadisce e sottolinea tale valore riaffermando l'impegno per assicurare un livello di sicurezza sempre più elevato per ogni attività svolta dal personale, anche attraverso il costante rafforzamento dei modelli di organizzazione e di gestione della sicurezza.

Nel 2012, in coerenza con gli obiettivi di riduzione degli infortuni e di miglioramento della prevenzione, sono state rafforzate le attività di prevenzione poste in essere dalle società del Gruppo, attraverso progetti di natura organizzativa, formativa e di rinnovamento tecnologico.

L'impegno del Gruppo per una rigorosa gestione integrata della sicurezza, incentrata sulla innovazione tecnologica e organizzativa, che costituisce uno dei principali fattori di sviluppo del Gruppo sul mercato nazionale e internazionale, è stato il tema del convegno internazionale "Approccio integrato alla Sicurezza: l'esperienza del Gruppo FS Italiane", tenutosi a Roma il 22 maggio, rivolto ai dirigenti delle società del Gruppo e al quale hanno partecipato esperti e rappresentanti di organismi nazionali e internazionali che presiedono alla tutela della sicurezza in ambito ferroviario.

La prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro dei lavoratori che svolgono le loro attività all'estero è stata al centro del *workshop* rivolto ai responsabili della sicurezza sul lavoro delle società del Gruppo, "Salute e sicurezza sul lavoro-Sviluppo nei mercati internazionali: normativa, giurisprudenza e Migliori Pratiche". In tale occasione, i responsabili della sicurezza dei principali gruppi industriali italiani ed esperti in materia hanno presentato le migliori pratiche di prevenzione del lavoro che regolano l'invio di lavoratori nei paesi europei ed extraeuropei e le problematiche di *security* connesse ai cosiddetti Paesi a rischio; inoltre, sono stati esaminati gli aspetti normativi e giurisprudenziali correlati a questa specifica attività. A

seguito del *workshop* e degli approfondimenti la Capogruppo, in data 5 novembre 2012, ha emanato la comunicazione: "Indirizzi riguardanti gli obblighi del datore di lavoro in materia di prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro per le attività svolte all'estero", allo scopo di fornire gli indirizzi generali sugli obblighi dei datori di lavoro, di cui al D.lgs. n.81/2008, in materia di prevenzione della salute e sicurezza sul lavoro dei lavoratori delle società del Gruppo, con contratto di lavoro italiano, che svolgono la prestazione lavorativa all'estero.

Nel mese di ottobre, in occasione della conferenza di presentazione del programma "Frecciarosa", mese di prevenzione della salute delle donna con iniziative di Istituzioni e Associazioni nelle principali location ferroviarie, l'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane e il Presidente dell'INAIL hanno firmato il nuovo "Accordo Quadro Ferrovie dello Stato Italiane-INAIL" per rafforzare la collaborazione già in atto al fine di una sempre maggiore tutela della salute e sicurezza sul lavoro e la conseguente ulteriore riduzione degli infortuni, potenziando i livelli di prevenzione.

"Sfreccia in sicurezza! L'informazione su salute e sicurezza sul lavoro viaggia anche in treno" è stata la campagna di informazione, organizzata da INAIL con la collaborazione di Ferrovie dello Stato Italiane, rivolta a tutti i cittadini-lavoratori per diffondere i messaggi di prevenzione dei rischi lavorativi indicati dalla Campagna Europea della sicurezza sul lavoro 2012-2013. L'iniziativa ha coinvolto in maniera diretta oltre 80.000 viaggiatori nelle stazioni di Roma e Milano e quelle in viaggio sui treni Frecciarossa tra Roma, Firenze, Bologna e Milano nel periodo dal 23 al 29 aprile. A queste vanno aggiunte le migliaia di persone in transito, che hanno visto i video "Napò: sicurezza sul lavoro" e "Sfreccia in sicurezza" sul monitor di Roma Termini e sui 400 video VDC delle stazioni di Roma Termini e Milano Centrale; si è trattato di una iniziativa di *edutainment* –"educare divertendo"– "imparare giocando", sui temi della prevenzione che ha riscosso un notevole successo.

Nel campo della formazione, le società hanno proceduto all'aggiornamento dei moduli formativi per il personale previsti dai sistemi di gestione della salute e sicurezza, in coerenza con quanto stabilito dall'Accordo del 21 dicembre 2011 in ambito Conferenza Stato-Regioni, riguardo a durata, contenuti minimi e modalità della formazione dei lavoratori, dei dirigenti e dei propositi, ai sensi dell'art.37, comma 2, del D.lgs.n.81/2008.

Nel 2012, il *trend* degli infortuni sul lavoro nel Gruppo FS, sulla base dei dati sugli infortuni indennizzati forniti dall'ente assicuratore INAIL, sebbene il dato non sia ancora consolidato, evidenzia un'ulteriore riduzione degli stessi. Tali dati mostrano un deciso miglioramento rispetto agli obiettivi: la riduzione degli infortuni è di oltre il 10% rispetto al *target* prefissato del 5%, e la diminuzione dell'indice di incidenza è maggiore dell'8%, a fronte di un obiettivo dell' 1,5%. Anche i dati relativi agli infortuni in itinere indennizzati nel 2011 e nel 2012 evidenziano un'inversione di tendenza rispetto al picco registrato nel 2010.

Ambiente

Nel corso del 2012, procedendo nel percorso avviato fin dal 2010, si è completata la fase di implementazione dei Sistemi di Gestione Ambientale (SGA) per la Capogruppo e per le principali società operative con l'elaborazione e la pubblicazione:

- del modello di Governo dei SGA delle società del Gruppo FS Italiane, che identifica i processi chiave e di supporto alla base del corretto coordinamento e funzionamento dei SGA delle Società;
- delle linee Guida per l'implementazione e l'allineamento dei SGA delle società del Gruppo FS Italiane, predisposte per garantire l'armonizzazione delle metodologie per l'implementazione e l'allineamento dei SGA delle Società;

- del Manuale e Procedure dei SGA di FS Italiane SpA e delle principali società Operative del Gruppo, predisposti per garantire la corretta attuazione del SGA delle Società. Per le realtà aziendali (Trenitalia, RFI, Italferr e Centostazioni) con Sistema di Gestione Ambientale o Integrato già certificato o attuato, le attività sono state soprattutto di revisione e aggiornamento della documentazione di sistema.

E' stato completato il percorso formativo di base sulle tematiche ambientali indirizzato alle risorse della famiglia professionale Ambiente, che raggruppa le figure delle società operative con un ruolo di coordinamento e controllo nell'ambito del SGA.

E' proseguito il progetto per l'adozione di una soluzione informatica (SuPM – *Sustainability Performance Management*) per la pianificazione, il monitoraggio e il *reporting* della Sostenibilità di Gruppo.

E' stato redatto e pubblicato il Rapporto di Sostenibilità 2011 che ha ottenuto il livello di applicazione GRI A+, come certificato da società esterna indipendente.

Le principali iniziative di Mobility Management, tutte dedicate ai dipendenti del Gruppo, riguardano la redazione di 12 Piani Spostamenti Casa Lavoro, la sottoscrizione di convenzioni con aziende del trasporto pubblico locale per incentivare l'utilizzo dei mezzi collettivi (nella sola Capitale sono stati attivati oltre 1.000 abbonamenti scontati) e la pubblicazione, sul portale intranet, di una sezione ricca di informazioni per agevolare gli spostamenti casa-lavoro.

L'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) e Ferrovie dello Stato Italiane hanno organizzato la XII Conferenza sulla Sostenibilità, tenutasi a Venezia dal 25 al 27 ottobre. In quella occasione, rappresentanti di ferrovie di tutto il mondo e di istituzioni nazionali e internazionali si sono confrontati per promuovere il ruolo decisivo del trasporto ferroviario nel costruire un futuro più sostenibile e per approfondire tematiche quali energia ed emissioni, uso del suolo, adattamento ai cambiamenti climatici e mobilità sostenibile.

Di seguito sono riportate le principali iniziative condotte dalle Società del Gruppo nel 2012.

Energia

E' stato consolidato e presentato il "Progetto Impianto Verde", che guiderà tutte le iniziative per favorire l'efficienza energetica e lo sviluppo delle fonti rinnovabili nei 64 siti industriali di Trenitalia.

E' stato avviato un progetto per la misurazione dei consumi energetici a bordo treno mediante l'utilizzo del DIS (Driver Information System), senza installazione di un contatore dedicato. A valle della validazione del sistema in termini di precisione e accuratezza, è stata condotta una sperimentazione sulla modalità di marcia economica dei treni.

E' stato realizzato un progetto pilota per il monitoraggio in tempo reale dei dati di consumo dei contatori generali di energia elettrica e gas metano: il progetto consente l'elaborazione e la storicizzazione dei dati tramite la rilevazione dei consumi reali per mezzo di appositi sensori installati negli edifici.

E' stato sottoscritto un contratto di fornitura di energia elettrica sul libero mercato per il *network* Grandi Stazioni, teso al contenimento dei costi e all'approvvigionamento da fonti rinnovabili (20% di fornitura proveniente da fonte rinnovabile certificata); è stato altresì pubblicato il bando di fornitura per il biennio successivo.

Sono state realizzate diagnosi energetiche in quattro officine di Trenitalia e in 52 fabbricati viaggiatori del *network* Centostazioni.

Busitalia-Sita Nord ha sensibilizzato i propri conducenti sull'impatto che diversi stili di guida possono avere sull'ambiente.

In ambito trasporto ferroviario, il gruppo tedesco Netinera ha avviato un progetto per lo sviluppo di un sistema di monitoraggio energetico e la realizzazione di un prototipo per un mezzo a trazione diesel. Nel corso del 2013 il sistema sarà installato su altri rotabili e sarà reso compatibile per l'utilizzo su locomotive elettriche. L'acquisizione in tempo reale

dei dati di posizione e di performance permetterà di migliorare lo stile di guida dei macchinisti. Ha preso inoltre il via l'implementazione di un browser on-line attraverso il quale il macchinista ha la possibilità di reperire informazioni sul profilo di guida che permettono di risparmiare energia, mantenendo sicurezza e puntualità.

Emissioni in atmosfera

In autunno è stato lanciato il progetto "Frecce + *Car Sharing*" che, offrendo un abbonamento annuale scontato, è volto a incentivare i soci Cartafreccia all'utilizzo del servizio di *car sharing* in 19 città italiane.

E' stata presentata un'iniziativa di *co-marketing* con TERN, azienda *leader* nella commercializzazione di biciclette pieghevoli: l'accordo ha portato alla realizzazione di una bicicletta *co-branded* con Trenitalia venduta ai soci Cartafreccia a un prezzo ridotto. Questa iniziativa, insieme a quella denominata "EcoRent" (treno + auto elettrica a noleggio), ha ottenuto un riconoscimento alla "12th UIC *Sustainability Conference*".

E' stata premiata (Sodalitas *Social Award* 2012) anche l'iniziativa "Al Mare in Treno", promossa da Trenitalia e dagli albergatori di Rimini e Riccione, che offre il viaggio gratis a chi sceglie di soggiornare nelle due località della riviera romagnola.

Nel corso del 2012 Trenitalia ha stretto altri tre importanti accordi: Ecomondo a Rimini (fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile), SANA a Bologna (salone del biologico e del naturale) e *Slow Food* a Torino (Salone del Gusto e Terra Madre). I tre eventi hanno rappresentato una occasione per promuovere il treno come *partner* ideale di eventi fieristici incentrati su sostenibilità e *green economy*.

Già a partire da giugno 2010 i biglietti ferroviari riportano i valori medi di emissione di CO₂ e i clienti, iscrivendosi alle carte fedeltà di Trenitalia, possono convertire in Punti Verdi le emissioni di CO₂ risparmiate rispetto ad un analogo viaggio effettuato con diversa modalità di trasporto. Da aprile 2012 questi punti possono essere utilizzati per ottenere i premi del catalogo Cartafreccia contenuti nella nuova sezione "*Eco style*", espressamente dedicata a prodotti certificati secondo *standard* ambientali internazionali.

Come ogni anno si è inoltre svolta, in collaborazione con Legambiente, l'iniziativa "Treno Verde", per monitorare la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico nelle città e sensibilizzare i cittadini sulle tematiche ambientali.

Prosegue l'attività di realizzazione di nuove centrali termiche a gas in sostituzione delle vecchie centrali a gasolio/olio combustibile; nel 2012 i principali interventi hanno coinvolto Venezia Mestre, Genova Brignole e Bari.

Anche il trasporto su gomma ha contribuito alla riduzione di emissioni in atmosfera: sul 13% degli autobus di Busitalia-Sita Nord dotati di licenza di noleggio, infatti, sono stati installati sistemi filtranti in grado di rimuovere il particolato dal gas di scarico di veicoli "Euro 3" consentendo di rientrare nella norma "Euro 5" per il contenuto di particolato.

Materie prime

Dal mese di marzo 2012 Trenitalia ha iniziato a stampare i propri biglietti ferroviari su carta certificata secondo gli *standard* del *Forest Stewardship Council®* (FSC): circa 10 milioni di biglietti stampati ogni mese possono fregiarsi di questa certificazione.

Per una gestione maggiormente sostenibile degli acquisti, Trenitalia ha emesso la "Istruzione Operativa Gestione Attività Negoziale" nella quale vengono caratterizzati i criteri che possono essere inseriti nei contratti di acquisto di beni e servizi al fine di ottenere standard più rigorosi di tutela dell'ambiente da parte dei fornitori.

Sempre in tema di *green procurement*, la controllata Ferservizi ha svolto diverse attività tra cui l'inserimento di requisiti ambientali nelle specifiche tecniche delle gare per le apparecchiature informatiche di produttività individuale e dei centri stampa. Inoltre sono state concluse le gare di fornitura per: materiale di cancelleria riciclato per tutte le società del Gruppo; arredi da ufficio in cui gli elementi premianti o i criteri di aggiudicazione hanno riguardato il tipo di legno, il rilascio di formaldeide e il livello di composti organici volatili presenti nei prodotti usati per il rivestimento delle superfici; auto di servizio del Gruppo con modelli bi-fuel GPL/Benzina e modelli elettrici.

In Busitalia-Sita Nord, infine, dal 2012 sono utilizzati innovativi liquidi anticongelanti/refrigeranti altamente biodegradabili e di lunga durata per circuiti di raffreddamento di tutta la flotta autobus.

Rifiuti

Tra le principali attività svolte nell'anno occorre sottolineare l'introduzione o la riorganizzazione della raccolta differenziata dei rifiuti in molteplici sedi operative del Gruppo: da quella centrale di FS Logistica a Roma, alle sedi amministrative e operative toscane di Busitalia-Sita Nord, fino alla sede centrale della Capogruppo, RFI e Trenitalia, denominata "Villa Patrizi"; solo in quest'ultima, in particolare, operano circa 3.500 addetti. Anche a seguito di dette iniziative, peraltro, Ferrovie dello Stato Italiane, nell'ambito della Settimana Europea per la Riduzione dei Rifiuti, è stata premiata con una Menzione Speciale per la capillarità dell'azione svolta. Nelle principali stazioni si è operato inoltre per rendere più efficiente il sistema di raccolta differenziata dei rifiuti provenienti dagli esercizi commerciali e dagli spazi aperti al pubblico, in particolare attraverso la rinnovata manutenzione dei cestini, lo studio per la realizzazione di nuove isole ecologiche e il miglioramento degli attuali punti di raccolta.

Territorio

Valorizzazione del territorio: progettazione

In tale ambito è senz'altro Italferr la società del Gruppo che esegue attività a maggior rilevanza ambientale. In particolare, nel corso del 2012 ha condotto:

- 13 Progetti Definitivi ed Esecutivi;
- 4 Progetti di Monitoraggio Ambientale;
- 5 Studi di Impatto Ambientale;
- 16 Attività di Monitoraggio Ambientale su appalti in corso;
- 2 Piani di Utilizzo.

Archeologia

Nell'ambito di 25 diversi progetti, Italferr ha effettuato attività di studio e ha anticipato in fase di progettazione le attività di scavo così da individuare, in accordo con le Soprintendenze del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, le migliori soluzioni per la gestione della problematica archeologica.

Rumore

Sono state completate la mappatura acustica e l'attività relativa al piano d'azione per gli assi ferroviari con più di 30.000 transiti all'anno che si trovano all'interno degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti. Per gli assi ferroviari al di

fuori degli agglomerati urbani è stata completata la mappatura acustica mentre l'attività relativa al piano d'azione sarà completata nel 2013.

Sono stati inoltre completati gli interventi di riduzione del rumore sui treni ETR500: in assetto di "*parking*" è prevista la modalità "auto" che ottimizza i consumi elettrici del treno e regolarizza l'avvio e l'utilizzo dei motoventilatori delle torri di raffreddamento.

Nel 2012 Italferr ha condotto 8 studi acustici e vibrazionali per diversi nodi e tratte ferroviarie. Ha inoltre sviluppato i Progetti Preliminari e Definitivi di interventi previsti nel Piano di Risanamento Acustico Nazionale di RFI. Relativamente alle opere infrastrutturali delle nuove linee AV, la stessa Italferr ha svolto attività principalmente di Verifica dello studio acustico (2 progetti) e di Supporto Specialistico (4 progetti), oltre alla Progettazione Definitiva della mitigazione acustica diretta sui ricettori della Linea Roma-Napoli. Ha infine condotto attività di sperimentazione, con misure di vibrazioni, nell'ambito del Progetto "mitiga.rumore" della Provincia Autonoma di Bolzano, lungo due tratti della Linea del Brennero.

Siti potenzialmente contaminati

I siti contaminati su cui Trenitalia ha svolto nel 2012 attività di bonifica e gestione sono 15 di cui 3 di interesse nazionale. FS Sistemi Urbani è impegnata nelle attività di verifica ambientale e messa in sicurezza dei propri *asset*. Nel dicembre del 2011 è stato stipulato un accordo con RFI in relazione alle attività di ricognizione per gli aspetti di sicurezza ambientale; in forza di tale accordo, nel corso del 2012 sono stati svolti, su 65 compendi, sopralluoghi mirati all'individuazione di situazioni di rischio ambientale. Le attività hanno altresì interessato aree oggetto di un Atto integrativo al precedente accordo, firmato il 13 settembre 2012.

Italferr ha infine svolto attività di caratterizzazione preliminare per verificare l'eventuale contaminazione presente in 5 siti, mentre su altri 5 siti sono proseguite le attività di indagine ambientale e bonifica in coerenza con i procedimenti di bonifica intrapresi con gli Enti.

Sicurezza

Il monitoraggio dell'incidentalità in ambito ferroviario fa riferimento agli incidenti considerati "gravi" secondo i criteri internazionali vigenti stabiliti dalla Direttiva 2004/49/CE recepita a livello legislativo italiano con il D. Lgs. 162/2007.

Un incidente è considerato "grave" quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso, o un ferito grave, o danni pari o superiore a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione del traffico di 6 o più ore. Sono inclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari momentaneamente interrotti o interrotti alla circolazione (depositi, officine) ed esclusi quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici). In aggiunta, la tipologia incidentale comprende sia le collisioni contro ostacoli presenti nell'ambito dei passaggi a livello (veicoli, ecc.) sia gli investimenti degli utenti che indebitamente attraversano la sede ferroviaria a passaggio a livello chiuso.

L'elenco seguente riporta il numero degli incidenti gravi verificatisi sulla rete gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, suddivisi per tipologia:

- 7 "collisioni" di treni contro le 6 del 2011;
- 5 "deragliamenti" di treni contro i 3 del 2011;
- 81 "danni alle persone" causati da materiale rotabile in movimento contro gli 79 del 2011;
- 1 "altri" contro i 2 del 2011;
- 13 ai passaggi a livello contro i 18 del 2011;
- 1 incendio al materiale rotabile contro 0 nel 2011.

Nel 2012, il numero totale di incidenti gravi è risultato pari a 108 ed è rimasto invariato rispetto all'anno precedente. Nell'ambito delle diverse tipologie di incidenti gravi, si è registrato un leggero aumento delle collisioni, dei deragliamenti e degli incidenti con danni alle persone. Si è inoltre verificato un caso di incendio al materiale rotabile, evenienza non registrata nel 2011. In diminuzione invece gli incidenti classificati nella tipologia "altri" e soprattutto gli incidenti ai passaggi a livello, che sono risultati circa il 30% in meno rispetto a quelli dell'anno precedente.

Quadro macroeconomico

A quattro anni circa dallo scoppio della crisi finanziaria americana, l'economia mondiale è ancora in affanno. Nel corso del 2012 la crescita economica globale si è indebolita ulteriormente, condizionata sia dal rallentamento del commercio mondiale che dalla persistente incertezza del processo di consolidamento delle finanze pubbliche negli Stati Uniti e dalle accresciute tensioni sul debito sovrano di alcuni paesi dell'area euro. In questo quadro, continua a permanere una notevole divergenza tra il contributo alla crescita economica globale dei paesi avanzati e quello dei paesi emergenti e di recente industrializzazione. Per questi ultimi, infatti, l'economia è cresciuta, in termini di variazione percentuale del PIL, anche quest'anno a ritmi sostenuti (+5,1 per cento), trainata soprattutto da Cina (+7,8 per cento) e India (+4,7 per cento). Decisamente più contenuto è stato invece il contributo alla crescita economica globale dei paesi avanzati (+1,3 per cento), a cui hanno contribuito in maniera contrapposta gli Stati Uniti con un tasso del +2,3 per cento e l'area

dell'euro con una flessione pari a -0,4 per cento. Complessivamente, l'economia mondiale è cresciuta del 3,0 per cento rispetto al 3,9 per cento del 2011. In decelerazione anche il commercio mondiale, che ha segnato un +2,6 per cento nell'anno appena trascorso rispetto al +7,2 registrato nel precedente.

Dati economici mondiali	2012	2011
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Mondo	3,0	3,9
Paesi avanzati		
USA	2,3	1,8
Regno Unito	(0,2)	0,9
Area euro	(0,4)	1,5
Paesi emergenti		
Cina	7,8	9,3
India	4,7	7,3
America Latina	2,4	4,7
Commercio mondiale	2,6	7,2
Petrolio (\$ per barile)		
<i>Brent</i>	112,1	111,6

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013

Nell'area dell'Euro, le persistenti tensioni sui mercati causate dalla crisi dei debiti sovrani si sono allentate solo nella seconda parte dell'anno, in seguito agli interventi della BCE. Tuttavia, l'elevata disoccupazione, nonché la debolezza della domanda interna, hanno continuato a frenare la dinamica di fondo della crescita. Complessivamente, il prodotto interno lordo dell'area è diminuito dello 0,4 per cento e, seppure in un quadro di rallentamento generalizzato, si è evidenziato un divario di crescita fortemente disomogeneo tra gli stati Uem (Unione economica e monetaria), dove i paesi della *core Europe* hanno registrato un rallentamento meno marcato rispetto a quelli periferici.

La Germania, il cui PIL è cresciuto dello 0,9 per cento, rimane il punto di riferimento dell'area Euro, seguita dalla Francia che, alle prese con cospicue misure di austerità, ha registrato un tasso di crescita dello 0,1 per cento. Tra i paesi periferici, invece, spiccano le prestazioni negative del Portogallo (-3,1 per cento) e della Grecia (-6,4 per cento).

L'inflazione dell'Uem, diminuita rispetto all'anno precedente, si è attestata nel 2012 al 2,5 per cento, favorita dalla decelerazione dei prezzi dei prodotti energetici avvenuta nella seconda parte dell'anno.

Dati economici Area Euro	2012	2011
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	(0,4)	1,5
Germania	0,9	3,1
Francia	0,1	1,7
Italia	(2,1)	0,6
Spagna	(1,4)	0,4
Inflazione (HICP) (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	2,5	2,7
Germania	2,2	2,5
Francia	2,2	2,3
Italia	3,3	2,9
Spagna	2,4	3,1
Domanda interna (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	(1,9)	0,5
Germania	(0,2)	2,6
Francia	(0,5)	1,7
Italia	(4,7)	(0,9)
Spagna	(3,8)	(1,9)

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013

La domanda interna dell'area Euro, fortemente condizionata sia dalle manovre correttive di finanza pubblica - peraltro indispensabili per evitare più gravi conseguenze sull'attività e sulla stabilità economica - che dalla debolezza dei consumi delle famiglie, è diminuita sensibilmente (-1,9 per cento contro il +0,5 del 2011). Anche in questo caso, si riscontrano evidenti divergenze tra i paesi Uem: contrazioni più contenute si registrano per Germania (-0,2 per cento) e Francia (-0,5 per cento) rispetto a quelle più marcate di Italia (-4,7 per cento) e Spagna (-3,8 per cento).

In Italia, il sistema economico ha registrato nel 2012 un deciso rallentamento, a causa sia delle tensioni sui mercati finanziari che dell'effetto sul reddito disponibile delle manovre correttive di finanza pubblica. Inoltre, il forte evento sismico verificatosi nel mese di maggio nel nord Italia, in una zona ad alta concentrazione industriale e tecnologica, ha prodotto un ulteriore impatto negativo su tutta l'economia del Paese.

L'andamento del PIL ha mostrato una diminuzione dello 0,8 per cento nel primo trimestre dell'anno e dello 0,7 per cento nel secondo. Un calo più contenuto si è registrato nel terzo trimestre (-0,2 per cento), seguito tuttavia da una flessione negativa pari a -0,6 per cento nel quarto. Complessivamente, in media d'anno, la diminuzione del PIL si è attestata al 2,1 per cento, rispetto ad una modesta crescita dello 0,6 per cento segnata nel 2011.

I consumi delle famiglie hanno continuato a contrarsi in tutte le componenti, riflettendo il prolungato calo del reddito disponibile e la forte incertezza generale. Particolarmente accentuata è stata la flessione nel comparto dei beni durevoli. Indicativo, a tal proposito, il calo generalizzato delle immatricolazioni di autovetture che nel 2012 si è attestato ai minimi storici dal 1979.

Il tasso d'inflazione medio annuo (NIC) per il 2012 è risultato in Italia del 3,0 per cento, in leggero aumento di due decimi di punti percentuali rispetto al 2,8 per cento del 2011.

In forte aumento anche il tasso di disoccupazione, arrivato a toccare a dicembre la quota di 11,2 per cento; da segnalare, in particolare, che quello giovanile ha raggiunto il 36,6 per cento nello stesso periodo. Nel 2012 le aziende italiane hanno usufruito di 1.090 milioni di ore di cassa integrazione a fronte dei 973 milioni del 2011, registrando un aumento del 12 per cento su base annua.

2012				
Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
PIL (variazioni % su anno precedente)	(0,8)	(0,7)	(0,2)	(0,6)
Domanda interna	(1,6)	(1,2)	(0,7)	(0,6)
Spesa delle famiglie	(1,4)	(1,2)	(1,0)	(0,6)
Spesa delle AP e ISP	(0,1)	0,1	(0,3)	(0,4)
Investimenti fissi lordi	(4,1)	(2,0)	(1,4)	(1,6)
Costruzioni	(3,6)	(1,2)	(1,4)	(1,9)
Altri beni di investimento	(4,7)	(3,0)	(1,3)	(1,3)
Importazioni di beni e servizi	(3,5)	(0,5)	(1,4)	0,1
Esportazioni di beni e servizi	(0,5)	1,0	0,5	0,0

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2013

Clienti

Il 2012 è stato caratterizzato da un rafforzamento dell'offerta del segmento "Mercato" e dal progressivo completamento della diversificazione nei livelli di servizio; l'offerta del segmento ha segnato un +5,1% dell'offerta complessiva.

La politica di *pricing* per tutti i prodotti del settore passeggeri nazionali ed internazionali (Frecce e Servizi di Base) è stata oggetto di un importante processo di evoluzione rappresentato da una nuova struttura dei prezzi, proposta alla clientela a partire dal 10 giugno 2012. Si tratta in particolare di tre offerte, mix di flessibilità e convenienza: *Base*, *Economy* e *Super Economy*. Le Offerte *Economy* e *Super Economy* sono caratterizzate da una struttura con più punti di prezzo che hanno registrato vendite di oltre 9 milioni di biglietti, prevalentemente nel secondo semestre.

Accanto alla gamma di riferimento appena descritta, nel corso del 2012, sono state proposte alla clientela delle offerte disegnate *ad hoc* per specifici *target* di clientela o ideate per occasioni speciali, legate ad eventi particolari.

Per tutti i prodotti della Divisione Passeggeri sono state attivate ad esempio:

- "Carta Freccia Day" per i possessori di Cartafreccia, ai quali è stato offerto uno sconto del 50% per viaggiare il sabato (valida fino al 9 giugno 2012).
- "Festa della Donna 2x1" per i viaggi in occasione della festa della donna, con la possibilità di acquistare un biglietto valido per due persone (di cui almeno un componente donna) al prezzo di uno.
- "San Valentino 2x1" per i viaggi in occasione di San Valentino, con la possibilità di acquistare un biglietto valido per due persone al prezzo di uno.

Ai soli viaggiatori delle Frecce sono state dedicate le seguenti offerte commerciali:

- 2x1 Frecciarosa: nell'ambito del Progetto istituzionale Frecciarosa, nato per sensibilizzare la prevenzione dei tumori al seno, per i viaggi nel mese di ottobre è stato offerto un biglietto valido per due persone (di cui almeno un componente donna) al prezzo di uno per partenze dalle ore 11:00 alle ore 14:00 e per l'intera giornata del sabato.

- Internazionali BNL d'Italia: in occasione dell'evento sportivo degli Internazionali di Tennis a Roma, dal 12 al 21 maggio 2012 agli spettatori dell'evento è stato offerto lo sconto del 10% per viaggi di sola andata con destinazione Roma o di andata e ritorno da Roma.
- Bimbi Gratis: ai titolari Cartafreccia a bordo delle Freccie è stata offerta, per tutto il secondo semestre, la gratuità dei viaggi dei ragazzi fino a 12 anni non compiuti (dal 9 dicembre 2012 estesa fino a 15 anni non compiuti) accompagnati dai clienti fidelizzati.

Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di "plus" esclusivi (come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi). Nuovi prodotti sono stati lanciati sul mercato: il cofanetto regalo "città in viaggio", l'unico esistente con il viaggio sulle Freccie incluso, nato dalla collaborazione con il Gruppo italiano Boscolo, la carta di credito *co-branded*, con servizi di qualità, in collaborazione con Diners.

Il 2012 ha segnato l'ingresso di Trenitalia nel mondo del *marketing* sportivo, con accordi, come già citato, con gli Internazionali d'Italia di Tennis, la Federazione Italiana Rugby e, soprattutto, la *partnership*, per l'intera stagione, con le squadre di calcio che si trovano sul *network* Frecciarossa: Lazio, Juventus, Torino, Milano, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma e Napoli.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del segmento Mercato giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dal 95,2% del 2011 al 96,9% del 2012. Il miglioramento del servizio reso alla clientela trova riscontro anche nei dati di soddisfazione della clientela rilevati da soggetti esterni a Trenitalia dove il livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, è risultata pari al 93,2% (in linea con i risultati rilevati a fine 2011), con punte del 96,1% per il Frecciarossa.

Le principali novità introdotte nel corso del 2012 sono state:

Frecciarossa

Sono proseguite, nel corso dell'anno, le lavorazioni di *restyling* sulla flotta ETR500 per il nuovo Frecciarossa, con la progressiva estensione dei nuovi livelli di servizio *Executive, Business, Premium e Standard* sulla quasi totalità della flotta.

A maggio è stata ultimata la trasformazione dell'intera offerta *no-stop* tra Milano e Roma, mentre, a fine anno è stata raggiunta una percentuale di conversione dell'offerta complessiva Frecciarossa di oltre il 90%. È stata lanciata la nuova numerazione posti "Tipo aeronautico" su tutta la flotta da Giugno 2012.

Nell'ottica del miglioramento continuo dell'esperienza di viaggio, sono stati implementati e migliorati i sistemi tecnologici di bordo a disposizione della clientela con:

- avvio a regime del nuovo Portale Frecciarossa;
- il consolidamento ed il miglioramento del servizio WIFI e UMTS;
- l'arricchimento del palinsesto dei monitor di carrozza (informazioni di viaggio, intrattenimento, news, comunicazioni commerciali).

Per quanto riguarda l'offerta commerciale si evidenzia :

- una rimodulazione del sistema di collegamenti Milano – Torino: un nuovo collegamento mattutino, grazie al quale è stato raggiunto il totale di 5 treni tra le 6.30 e le 9 in direzione Torino-Milano e due nuovi collegamenti in direzione Milano-Torino in fascia pomeridiana;
- più estesa copertura del bacino metropolitano di Milano, con nuove fermate a Porta Garibaldi (da 10 a 12 fermate) e Rogoredo (da 14 a 16 fermate);
- il potenziamento dei collegamenti da/per Roma Tiburtina (da 4 a 16 fermate) e nuovi collegamenti su Salerno (da 8 a 10 treni al giorno);

- ottimizzazione dell'offerta serale Milano-Roma;
- revisione degli orari dei treni dell'offerta periodica per la ricerca della massima efficienza e una migliore sinergia con Frecciargento.

Frecciargento

Nel corso del 2012 tutta la flotta Frecciargento è stata interessata da importanti investimenti al fine di elevare il *comfort* e la fruibilità di servizi tecnologici:

- avvio del servizio WIFI e UMTS in fase sperimentale sugli ETR 600;
- nuova numerazione posti "Tipo aeronautico" su tutta la flotta da giugno 2012;
- rinnovamento livrea esterna;
- avvio a regime del palinsesto dei monitor di carrozza (informazioni di viaggio, intrattenimento, news, comunicazioni commerciali).

L'offerta Frecciargento nel 2012 è stata caratterizzata da:

- aumento dei collegamenti Roma-Venezia, nelle fasce a maggiore domanda, con l'inserimento di 3 nuove coppie. Si è completato, così, il rafforzamento della rotta iniziato a giugno 2011 e l'offerta totale è passata da 30 a 36 collegamenti;
- razionalizzazione dell'offerta tra Roma e la Puglia;
- revisione dell'orario del collegamento tra Reggio Calabria – Roma con un anticipo della partenza di 33 minuti per migliorare il sistema di coincidenze per i clienti del bacino calabrese nelle stazioni di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Lamezia Terme.

Frecciabianca

Il prodotto Frecciabianca viaggia su linee tradizionali e serve 3 principali direttrici: la Trasversale Padana (*To-Mi-Ve/Ud/TS*), l'Adriatica (*To/Mi-Bo-An-Ba/Le/Ta*) e la Tirrenica Nord (*Rm-Ge-Mi*). A partire dal cambio orario di Dicembre 2012 sono entrati nel perimetro Frecciabianca anche i collegamenti "Altri ES" effettuati con ETR 460 relativi alle direttrici *Roma – Reggio Calabria* e *Roma – Ravenna*.

Internazionale

Il prodotto Internazionale, rispetto al 2011, ha avuto il pieno di esercizio del collegamento *Venezia – Parigi* (operato dalla società Thellò) con risultati confortanti in termini di *load factor* e di soddisfazione dei clienti. Nel periodo da giugno a settembre ci sono state varie interruzioni del valico del Brennero di Domodossola (per lavori al valico del Sempione) e una frana in territorio svizzero con trasbordi con mezzi sostitutivi (bus). E' stato ripristinato il collegamento *Roma – Parigi* ed inaugurato anche il nuovo collegamento *Milano – Monaco di Baviera* (dicembre 2012).

Inoltre è stata ampliata l'offerta *School Group Europe* sui nuovi collegamenti.

Nel segmento "Servizio Universale contribuito" sono stati classificati tutti i treni che rientrano nel Contratto di Servizio con lo Stato. Il linea con quanto previsto dal contratto di servizio per la lunga percorrenza all'articolo 12, a seguito della verifica della sostenibilità economica dell'accordo, con l'orario 2012 ha preso avvio il nuovo modello di offerta definito dal committente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale offerta prevede che alcuni treni notte provenienti dal Sud si attestino sull'*hub* di Roma; da questo *hub* i passeggeri che proseguono il loro viaggio verso le città del nord Italia potranno farlo utilizzando i treni Alta Velocità.

Per tali viaggiatori è stata ideata l'offerta commerciale Notte + AV con la quale Trenitalia, in ottica di garanzia e sostegno del mercato, propone un prezzo agevolato, per chi utilizza per un unico viaggio un treno Notte e un treno Alta Velocità,

anche per la parte di viaggio a bordo delle Freccie, in ottica di una ricerca di maggiore efficienza ed a garanzia della continuità territoriale.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale ed Altro giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata del 95% rispetto al 92,5% fatto registrare nel corso dell'anno precedente. Il livello di soddisfazione complessiva del viaggio, invece, a fine anno è stato del 83,0% con un miglioramento rispetto all'anno precedente (80,9%).

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

Per quanto concerne il Trasporto Regionale, il 2012 ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 6,11%, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente alle indicazioni delle Regioni committenti che hanno comportato un incremento delle tariffe regionali mediamente del 6,9%, ed una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi richiesti.

Nel corso del 2012 sono mutate per ben due volte le disposizioni normative relative alla regolazione della concorrenza del servizio di trasporto di pubblica utilità. Il Decreto Legislativo n.1 del 24 gennaio 2012 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo e la competitività" all'art. 25 ha dapprima inserito l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti impedendo alle Regioni la possibilità di poter rinnovare i contratti per ulteriori sei anni.

Il quadro normativo è, poi, mutato completamente a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20 luglio 2012 che ha abrogato l'obbligo di assegnazione tramite gara per i servizi *di pubblica utilità* dando la possibilità *de facto* a rinnovare/rinegoziare i Contratti di Servizio. Tale orientamento ha favorito la proroga del Contratto di Servizio in Emilia fino al 30 giugno 2015 avvenuta con delibera n. 830 del 18 giugno 2012.

Va ricordato che l'apertura alle gare, pur non essendo più obbligatoria, è comunque ammessa e che alcune Regioni hanno confermato la loro volontà di procedere in tal senso. Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e "servizi indivisi" dell'area Nord-Est) l'attività di negoziazione è ancora in essere. Per quanto concerne le fonti di finanziamento del Contratto stesso, è da segnalare che le stesse si sono ridotte di circa 45,5 milioni di euro; 23,7 milioni di euro sono stati trasferiti nella disponibilità della regione Valle d'Aosta senza trasferire alla stessa la titolarità del contratto. Per questi è in corso tra i Ministeri competenti la ricerca della soluzione tecnica che possa consentire a Trenitalia di incassarne i corrispettivi. Per circa 21,8 milioni, Trenitalia, in coerenza con le indicazioni ricevute dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha continuato per tutto il 2012 ad erogare i servizi allo stesso livello dell'anno precedente.

Se da un lato la percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti è passata dal 91,1% del 2011 al 90,1% del 2012, i dati di *customer satisfaction* fanno, invece, registrare miglioramenti, in particolare per quanto riguarda la qualità percepita sulle pulizie a bordo dei treni regionali che evidenzia un miglioramento rispetto al 2011, passando dal 46,2% del 2011 al 50,2% del 2012, mentre la soddisfazione della clientela relativamente al viaggio nel complesso è passata dal 71,6% al 71,9%.

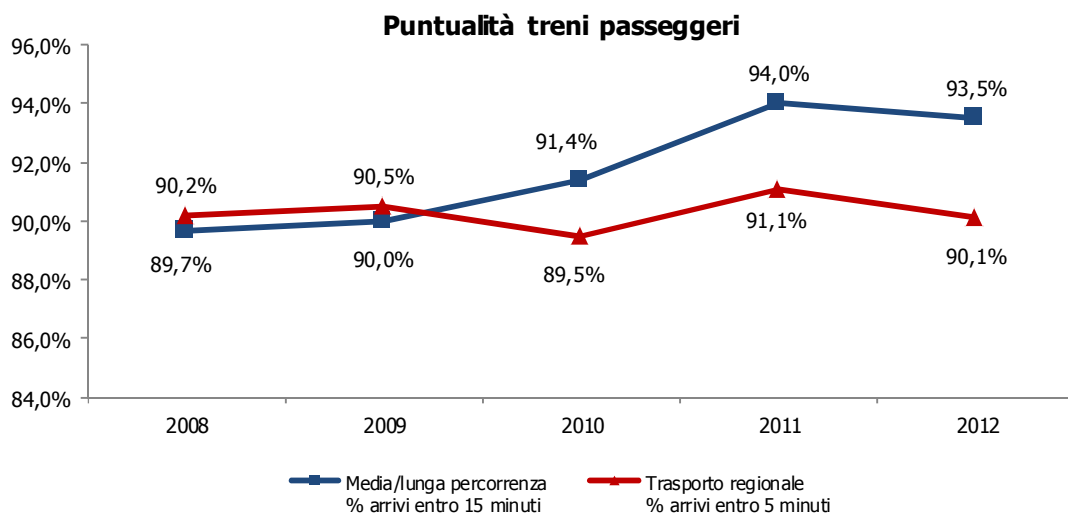
Per il settore Cargo il 2012 ha fatto registrare, a livello nazionale, un calo tendenziale della produzione industriale del - 6,2% (dati Centro Studi Confindustria), mentre nell'area Euro il calo tendenziale è risultato più attenuato attestandosi intorno al -2,3% (dati Eurostat). Questo contesto macroeconomico ha riversato i propri effetti sul trasporto delle merci sia in Italia sia all'Estero.

Secondo quanto pubblicato da UIC la flessione dei volumi trasportati per ferrovia è risultata essere consistente per tutte le maggiori imprese Ferroviarie: Trenitalia Cargo -3,1%, DB -5,9%, RENFE -7,5%, SNCF -11,1%. Le tonnellate trasportate invece per via stradale, secondo i dati pubblicati dalla Rete Autostradale, hanno risentito di un calo del 7,1% rispetto all'anno precedente. Peraltro, per difendere la quota modale stradale il traffico su gomma, sia in *import* che in *export* ha praticato una ulteriore contrazione dei prezzi di vendita con riduzioni fino al -9% in *Export* e al -13% in *Import*.

Sui risultati del settore Cargo ha influito inoltre, in maniera consistente, la riduzione dei traffici internazionali, soprattutto per i trasporti da e verso Germania, Austria, Francia, Polonia e Ungheria, flessione controbilanciata da un incremento del traffico nazionale, incremento che è stato ancor più significativo nel segmento combinato.

Tutti i settori merceologici hanno risentito in egual misura della crisi, con flessioni più marcate nelle filiere del Convenzionale che utilizzano maggiormente la modalità ferroviaria, come Siderurgia e *Automotive*, mentre il trasporto Intermodale ha registrato una buona tenuta soprattutto grazie ai traffici di *container* da e verso i porti di Genova e La Spezia.

In questo scenario Trenitalia ha realizzato un *mix* di offerta finalizzato a bilanciare il calo dei traffici convenzionali con traffici intermodali, difendendo le sue quote di mercato attraverso la fidelizzazione della propria clientela mediante la promozione di servizi ulteriori in grado di offrime di ancor più competitivi.



Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale

Nel 2012 il forte rallentamento del ciclo economico registrato in Italia ha avuto effetti negativi sull'intero settore dei trasporti, differenziati nelle diverse modalità passeggeri e merci.

Il **settore merci**, riflettendo il brusco calo della produzione industriale (-6,7 per cento) e degli scambi commerciali (export +3,5 per cento rispetto al +11,4 del 2011; import -5,2 per cento rispetto al +9,5 dell'anno precedente), ha evidenziato una flessione generalizzata. Nel trasporto aereo il calo delle tonnellate movimentate è stato del 4,9 per cento; tra gli aeroporti nazionali, lo scalo di Milano Malpensa si è posizionato al primo posto per volume di merci movimentate nel 2012 (406 mila tonnellate), con una diminuzione del 7,8 per cento rispetto al 2011. Al secondo posto, lo scalo di Roma Fiumicino con circa 136 mila tonnellate movimentate (-4,9 per cento rispetto all'anno precedente). Anche il traffico autostradale ha mostrato un quadro di perdurante contrazione: in termini numerici sono stati percorsi circa 17 milioni di veicoli km pesanti con una flessione, rispetto al 2011, del 7,5 per cento. Ha continuato a diminuire il trasporto marittimo di *container* i cui dati, fermi al primo semestre dell'anno, hanno registrato un calo del 5,1 per cento.

Allo stesso modo, nel **settore passeggeri** si sono registrate dinamiche negative, in misura più o meno marcata, per tutte le modalità. Nel trasporto aereo i passeggeri trasportati nel corso del 2012 sono stati 147 milioni, con una contrazione dell'1,3 per cento (corrispondente a circa due milioni di passeggeri in meno), risultante di una diminuzione più marcata per la componente nazionale (-5,2 per cento) e di una leggera crescita per quella internazionale (+1,7 per cento). Gli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, i due scali maggiori per traffico passeggeri complessivo, hanno subito una contrazione dell'1,8 per cento e del 4,0 per cento rispettivamente. Più significativa è risultata nel 2012 la contrazione dei volumi del traffico autostradale con una flessione, misurata in veicoli km leggeri, del 7,0 per cento rispetto all'anno precedente. Nel trasporto marittimo, dopo diversi anni di crescita, il trasporto crocieristico ha scontato gli effetti della crisi economica con una contrazione dello 0,8 per cento rispetto all'anno precedente.

Focus sulla gestione dell'infrastruttura ferroviaria

In Italia, dove il grado di liberalizzazione del trasporto ferroviario è elevato, prosegue l'affermarsi di un numero sempre crescente di imprese ferroviarie. Nel corso del 2012 l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) ha infatti rilasciato un nuovo certificato di sicurezza e ne ha aggiornati/rinnovati 20. Il traffico realizzato dagli operatori terzi sulla rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana è aumentato di circa il 37 per cento rispetto all'anno precedente, raggiungendo rispettivamente aliquote pari a circa il 15,1 per cento (inclusa Trenord) e 27,3 per cento in termini di treni km nei settori passeggeri e merci.

La produzione complessiva realizzata sulla rete ferroviaria gestita da RFI (sia dall'*incumbent* che dagli operatori terzi) è stata di circa 316 milioni di treni km (-0,3 per cento rispetto all'anno precedente). In particolare, il 24 per cento della produzione riguarda i servizi passeggeri della medio-lunga percorrenza, il 60 per cento quelli regionali e il 13 per cento i servizi merci.

Produzione in treni km		2012	2011	Variatz %
- viaggiatori lunga percorrenza	migliaia	75.987	76.736	(1,0)
- viaggiatori regionale	migliaia	188.974	189.861	(0,5)
- cargo	migliaia	40.741	40.871	(0,3)

A conferma della completa apertura al mercato dei servizi ferroviari in Italia, unico Paese in Europa con competizione sui servizi nazionali in logica "cherry-picking", si segnala nuovamente l'ingresso di un *competitor* sui servizi passeggeri Alta Velocità.

Focus sul traffico passeggeri e merci del Gruppo

Gli effetti della crisi economica, nazionale e internazionale, hanno pesantemente inciso sui livelli di mobilità complessiva del nostro paese, producendo uno scenario di contrazione generalizzata della domanda ed una dinamica del settore che appare oggi estremamente debole.

I volumi di traffico del Gruppo FS Italiane, viaggiatori e merci, hanno avuto un andamento differente tra loro: in diminuzione (-4,8 per cento rispetto al 2011 in viaggiatori km) il comparto viaggiatori; in leggero aumento (+1,8 per cento rispetto all'anno precedente in tonnellate km) il comparto merci.

Nel settore viaggiatori, i viaggiatori km sono stati complessivamente circa 37,5 miliardi, di cui 18,5 miliardi relativi alla lunga percorrenza e 19 miliardi circa al trasporto regionale.

All'interno del segmento a mercato (-0,8 per cento rispetto al 2011) prosegue il successo dei prodotti "Freccie" (Frecciarossa e Frecciargento, che operano sull'alta velocità, e Freccia Bianca) con circa 35 milioni di passeggeri trasportati e un incremento di circa il 5 per cento rispetto all'anno precedente in termini di viaggiatori km. In poco più di tre anni la "metropolitana d'Italia" ha attuato una profonda rivoluzione della mobilità imprimendo nuovi impulsi alla vita sociale e culturale del paese raggiungendo e confermando la *leadership* in molte relazioni di traffico, Roma e Milano su tutte, contribuendo a cambiare gli stili di vita degli italiani. In forte diminuzione invece (-36 per cento rispetto al 2011) il cosiddetto servizio "a Mercato a margini negativi", in coerenza con la politica di razionalizzazione adottata dal *management* mirata alla riduzione dei servizi a bassa frequentazione.

In flessione (-26,7 per cento rispetto al 2011) anche il servizio universale contribuito, in qualità e quantità; tale segmento, pur in presenza della contribuzione stabilita dal Contratto di Servizio Pubblico, continua a registrare perdite che, a fine 2012, ammontano a circa 45 milioni di euro.

La produzione dei servizi della media e lunga percorrenza, espressa in treni km, è risultata anch'essa in flessione rispetto al 2011 (-7,3 per cento), con scostamenti più contenuti per i servizi a mercato (-1,3 per cento) rispetto al servizio universale contribuito (-17,7). Tra i servizi a mercato, l'offerta dei prodotti Freccie è aumentata di circa 194 corse giornaliere (+4 per cento in treni km rispetto al 2011). La produzione dei servizi a media e lunga percorrenza è stata di circa 71 milioni di treni km ripartiti nei 48 milioni di treni km per i servizi a mercato e nei 23 milioni circa di treni km relativi al servizio universale contribuito.

Nel segmento del trasporto regionale, la produzione si è attestata a circa 155 milioni di treni km con una flessione dell' 1,9 per cento rispetto all'anno precedente.

In forte aumento invece la produzione di servizi viaggiatori su territorio estero, a conferma della validità delle strategie di internazionalizzazione operate dal Gruppo. I nuovi servizi Thello Italia-Francia, che hanno iniziato ad operare nel dicembre 2011, hanno prodotto nel 2012 oltre 885.000 treni-km trasportando circa 398 milioni di passeggeri-km. In Germania, il volume dei treni km viaggiatori eserciti dalla società Netinera è passato dai 30.6 milioni del 2011 ai 34.3 milioni del 2012,

con un incremento annuo percentuale dell'11,8% (dato complessivo che rappresenta l'intera offerta commerciale del gruppo Netinera).

Dati traffico media e lunga percorrenza		2012	2011	Variaz %
VIAGGIATORI KM - MERCATO (*)	milioni	13.987	14.093	(0,8)
VIAGGIATORI KM - UNIVERSALE CONTRIBUITO	milioni	4.457	6.077	(26,7)
TOTALE	milioni	18.444	20.170	(8,6)
TRENI KM - MERCATO	migliaia	48.098	48.721	(1,3)
TRENI KM - UNIVERSALE CONTRIBUITO	migliaia	22.960	27.913	(17,7)
TOTALE	migliaia	71.058	76.634	(7,3)
Dati traffico trasporto regionale				
VIAGGIATORI – KM	milioni	19.045	19.198	(0,8)
TRENI – KM	migliaia	154.785	157.746	(1,9)
TOTALE TRAFFICO PASSEGGERI				
TOTALE VIAGGIATORI – KM	milioni	37.489	39.368	(4,8)
TOTALE TRENI – KM	migliaia	225.843	234.380	(3,6)

(*) La voce comprende il Servizio a Mercato Profittevole e i Servizi a Mercato a margini negativi

Sono proseguite nel corso del 2012 le azioni intraprese dal Gruppo per migliorare la qualità del servizio offerto in termini di *comfort*, puntualità, informazione e pulizia a bordo treno. Il livello di soddisfazione complessiva del viaggio è risultato a fine anno pari al 90,0 per cento per i treni della media e lunga percorrenza ed al 71,9 per i treni regionali. Per quanto riguarda la puntualità dei servizi nel 2012 il 93,5 per cento dei treni di media e lunga percorrenza è giunto a destinazione nella fascia 0-15 minuti, mentre nel trasporto regionale la percentuale dei treni arrivati a destinazione nella fascia 0-5 minuti è risultata del 90,1 per cento.

Nonostante la debolezza della domanda determinata dall'attuale crisi economica, il Gruppo FS Italiane ha trasportato nel corso del 2012 un volume complessivo di 22 miliardi di tonnellate km che si traduce in un aumento, per il secondo anno consecutivo, rispetto al trasportato dell'anno precedente (+1,8 per cento). Questo risultato conferma la validità delle scelte strategico-industriali tese a valorizzare gli assi nazionali, sviluppare il *business* all'estero e raggiungere la necessaria competitività sul mercato liberalizzato.

Attraverso l'innovazione organizzativa e la razionalizzazione dei terminali merci nel nuovo modello industriale, il Gruppo si propone come supporto indispensabile allo sviluppo produttivo nazionale.

Tra gli aspetti positivi risaltano le buone *performance* della Divisione Cargo di Trenitalia sul traffico interno al Paese al netto della componente internazionale (+8 per cento circa rispetto al 2011), oltre che l'incremento del traffico realizzato su territorio estero (+8 per cento circa rispetto al 2011).

La produzione complessiva è aumentata rispetto all'anno precedente (+0,7 per cento), ma in misura inferiore alla domanda soddisfatta, determinando un aumento del carico medio che ha raggiunto le 492 tonnellate per treno. In valore, sono stati realizzati 45 milioni circa di treni km di cui 14,7 milioni in territorio estero (+6,4 per cento rispetto al 2011).

Dati traffico merci Gruppo Cargo		2012	2011	Variaz %
Tonnellate KM	milioni	22.081	21.700	1,8
<i>di cui su territorio estero</i>	<i>milioni</i>	<i>8.961</i>	<i>8.307</i>	<i>7,9</i>
Treni KM	migliaia	44.925	44.600	0,7
<i>di cui su territorio estero</i>	<i>migliaia</i>	<i>14.704</i>	<i>13.815</i>	<i>6,4</i>

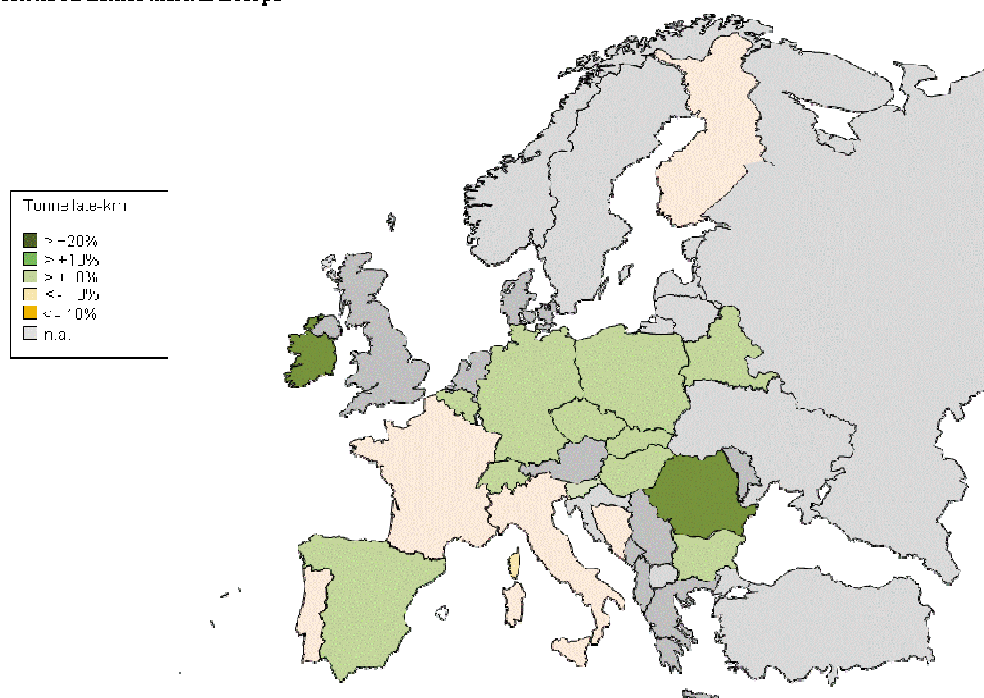
I risultati del traffico delle principali Imprese Ferroviarie europee¹

Nel corso dell'intero 2012, la domanda di trasporto ferroviario in Europa è stata caratterizzata da una generalizzata debolezza che ha interessato in misura più marcata il settore delle merci ed in misura minore quello dei viaggiatori. La domanda complessiva si è ridotta infatti del 7,4 per cento in termini di tonnellate km e dello 0,9 per cento in termini di viaggiatori km.

La contrazione del trasporto ferroviario delle merci ha trovato la sua causa principale nell'andamento congiunturale negativo delle importazioni, in particolare in quei settori di mercato che utilizzano in misura preponderante la modalità ferroviaria. A titolo di esempio, nel mercato delle auto si è avuto un calo delle immatricolazioni dell'8,2 per cento nei 27 paesi dell'Unione Europea. Tra le imprese ferroviarie del settore merci, la DB AG (Germania) è stata l'impresa più abile, con una perdita dei volumi contenuta rispetto alla media europea e pari al -5,9 per cento rispetto al 2011; di contro, SNCF (Francia) e PKP (Polonia) hanno registrato, rispettivamente, perdite dell'11,1 per cento e del 11,5 per cento mentre il calo dei volumi di traffico gestiti dalla RENFE (Spagna), pari al -7,5 per cento, è risultato in linea con la media UE.

Nel trasporto viaggiatori spicca, unica in controtendenza tra le imprese ferroviarie più importanti, la DB AG (Germania) con una crescita del +4,3 per cento. In media europea i cali della SNCF (Francia), con il -0,4 per cento, e della RENFE (Spagna) con il -0,8 per cento.

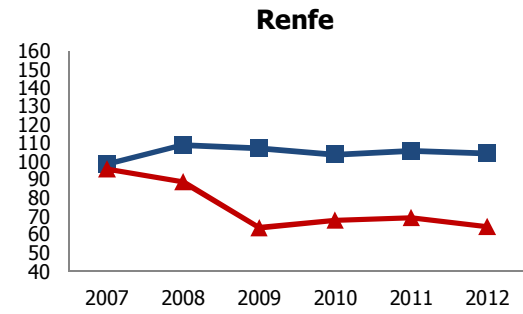
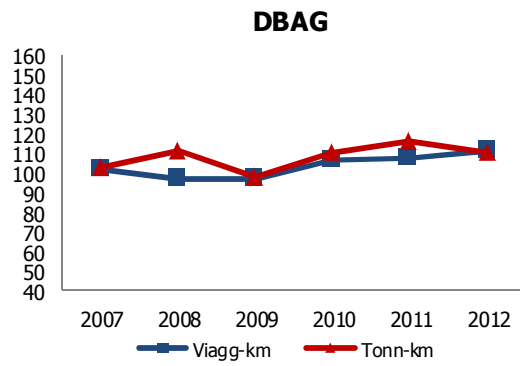
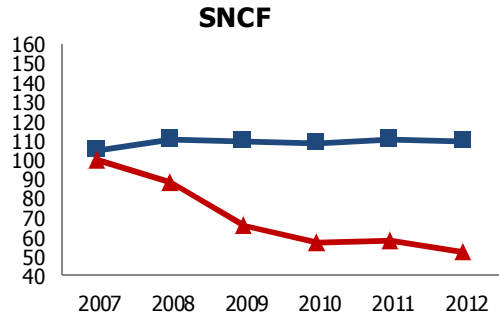
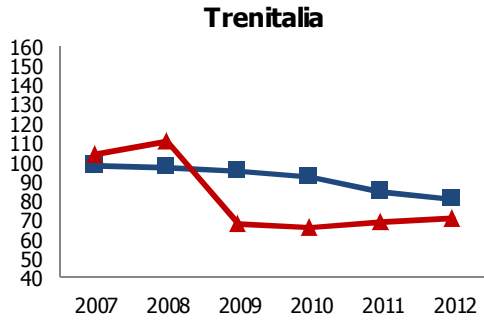
Evoluzione del traffico merci in Europa



¹ Fonte: International Union of Railways (UIC), dati al 18 febbraio 2012.

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

Numero Indice 2006=100



Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo

Principali dati operativi	2012	2011	Delta	%
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.742	16.726	16	0%
Treni-km viaggiatori m/l percorrenza (migliaia)	71.058	76.634	(5.576)	(7)%
Treni-km viaggiatori trasporto regionale (migliaia)	154.785	157.746	(2.961)	(2)%
Viaggiatori km su ferro (milioni)	37.489	39.368	(1.879)	(5)%
Viaggiatori km su gomma (milioni)	405	408	(3)	(1)%
Tonnellate km (milioni) ⁽¹⁾	22.081	21.700	381	2%
Unità di traffico/Treni-KM (unità)	221	220	1,1	1%
Unità di traffico/KM di linea (milioni)	3,6	3,7	(0,1)	(3)%
Dipendenti ⁽²⁾	71.930	73.728	(1.798)	(2)%

(1) Comprende traffico in outsourcing e altre società del settore Cargo del Gruppo

(2) Consistenze di fine periodo

Nel seguito viene presentato e commentato il **Conto Economico Consolidato** del Gruppo FS Italiane.

	valori in milioni di euro			
	2012	2011	Differenze	Variazione %
RICAVI OPERATIVI	8.228	8.264	(36)	(0,4)%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.511	7.488	23	0,3%
Ricavi da servizi di trasporto	5.938	6.185	(247)	(4,0)%
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.340	1.115	225	20,2%
Altri ricavi da servizi	233	188	45	23,9%
Altri proventi	717	776	(59)	(7,6)%
Costi operativi	(6.310)	(6.482)	172	2,7%
Costo del personale	(3.877)	(4.110)	233	5,7%
Altri costi netti	(2.433)	(2.372)	(61)	(2,6)%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.918	1.782	136	7,6%
Ammortamenti	(1.070)	(1.002)	(68)	(6,8)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(37)	(54)	17	31,5%
Accantonamenti	(92)	(62)	(30)	(48,4)%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	719	664	55	8,3%
Proventi e oneri finanziari	(290)	(247)	(43)	(17,4)%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	429	417	12	2,9%
Imposte sul reddito	(48)	(132)	84	63,6%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	381	285	96	33,7%
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI	0	0	0	0%
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	381	285	96	33,7%
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	379	272	107	39,3%
RISULTATO NETTO DI TERZI	2	13	(11)	(84,6)%

Il 2012, nonostante l'approfondirsi della crisi economica, in particolare in Europa, con risvolti a volte anche drammatici negli effetti che ne conseguono, ha presentato per il quinto anno consecutivo una *performance* positiva che conferma la crescita del Gruppo e l'impegno nel raggiungimento, anche anticipato, degli obiettivi prefissati nel piano d'impresa 2011-2015,

Il risultato economico si attesta a 381 milioni di euro (di cui 379 milioni di euro realizzati da Gruppo e 2 milioni di euro dai terzi), in crescita di 96 milioni di euro rispetto al 2011 (285 milioni di euro di cui 272 milioni di euro realizzati da Gruppo e 13 milioni di euro dai terzi), migliorando di oltre il 33% il risultato 2011, già sensibilmente positivo.

L'andamento continua il percorso di crescita che il Gruppo ha portato avanti con determinazione negli anni e sottolinea, ancora con maggiore evidenza, l'impegno profuso dal *management* e dal personale di tutto il Gruppo nel perseguire gli obiettivi prefissati.

Il Gruppo nel 2012 registra ricavi operativi per 8.228 milioni di euro, con una diminuzione rispetto al dato 2011 (8.264 milioni di euro, -0,4%), cui fa da contraltare un sempre più forte passo di contenimento dei costi operativi (6.310 milioni di euro) che diminuiscono di 172 milioni di euro (-2,7%), determinando l'effetto positivo registrato a livello di **EBITDA** che, attestandosi a 1.918 milioni di euro, evidenzia un incremento di 136 milioni di euro pari a circa il 7,6%.

Anche l'**EBIT**, pari a 719 milioni di euro, registra un incremento che pur risentendo dei maggiori ammortamenti e dei maggiori accantonamenti sostenuti nel corso del 2012, si attesta a 55 milioni di euro (8,3%).

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** superano la soglia dei 7,5 miliardi di euro (7.511 milioni di euro) nonostante l'avvio delle attività del competitor sul segmento AV, di cui 5.938 milioni di euro relativi a ricavi da servizi di trasporto e la rimanente parte a ricavi da servizi di infrastruttura (1.340 milioni di euro) e ad altri ricavi (233 milioni di euro).

Analizzando in dettaglio l'andamento delle varie voci, i **ricavi da servizi di trasporto** registrano un decremento di 247 milioni di euro (-4,0%), derivante dalla riduzione sia dei **ricavi da mercato** (-147 milioni di euro), che dei **ricavi da contratto di servizio pubblico** con le Regioni e con lo Stato (-101 milioni di euro).

La diminuzione dei **ricavi da mercato** è stata a sua volta generata da:

- minori **ricavi da traffico viaggiatori** sulla media e lunga percorrenza (-127milioni di euro) in parte riconducibili alla fascia dei "Servizi a Mercato" (-58 milioni di euro) che, nell'ambito dei Servizi a mercato a margini negativi, ha risentito sia della razionalizzazione dei servizi Intercity (-30 milioni di euro) che della riduzione dei ricavi seguita alla chiusura del canale Artesia (-41 milioni di euro), in parte compensate dai ricavi derivanti dall'avvio delle attività di Thellò (+13 milioni di euro), mentre nei Servizi a Mercato profittevole si evidenzia un incremento dei ricavi (+24 milioni di euro) quale conseguenza del potenziamento dell'offerta posta in essere sul sistema AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, dato estremamente significativo e soddisfacente se riferito al contestuale avvio della competizione sul segmento AV di cui si è già accennato; un'ulteriore e ancor più significativa riduzione è dovuta al decremento registrato nel Servizio Universale Contribuito (-75 milioni di euro) a seguito del progressivo spostamento della quota modale, sulle tratte a lunga percorrenza, verso sistemi di trasporto alternativi in linea con quanto già avvenuto in Europa;
- l'incremento nei ricavi da **traffico regionale estero** per 29 milioni di euro, risultato delle attività internazionali del gruppo tedesco Netinera;
- la riduzione (-42 milioni di euro) nei **ricavi del traffico merci**, derivante dall'effetto combinato dell'incremento dei ricavi registrato in prevalenza dalle società del gruppo TX Logistik (+22 milioni di euro) nel *business* internazionale e da Cemmat nel *business* nazionale (+16 milioni di euro), dalla riduzione dei ricavi di FS Logistica (-41 milioni di euro), di Trenitalia (-22 milioni di euro) e di Netinera (-15 milioni di euro).

Il **traffico viaggiatori regionale nazionale**, rimane sostanzialmente invariato.

I **ricavi da contratto di servizio pubblico** si riducono di 101 milioni di euro per effetto di:

- minori ricavi da Contratti di Servizio con lo Stato, ridotti di 23 milioni di euro in particolare nell'ambito dei servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a Statuto Speciale;
- minori ricavi dalle Regioni per 78 milioni di euro, conseguenti in prevalenza agli effetti derivanti, da un lato dalla riduzione, legata all'uscita del gruppo Sita/Sogin (-37 milioni di euro), in parte compensata dai contratti stipulati da Busitalia e Ataf (+20 milioni di euro), dalla riduzione dei ricavi registrata per la cessione del ramo Trenord (-98 milioni di euro) e dalla riduzione, da parte di Trenitalia, dei corrispettivi nell'ambito dei servizi acquistati dalle Regioni (-6 milioni

di euro) come conseguenza dei vincoli di finanza pubblica, compensati in parte dagli incrementi registrati per la piena attività del gruppo Netinera (+42 milioni di euro) rispetto al 2011.

I **ricavi da servizi di infrastruttura** aumentano di 225 milioni di euro sia per l'incremento dei ricavi da Stato (+133 milioni di euro) derivante da maggiori stanziamenti dell'anno 2012 per la Manutenzione della Rete e delle attività *Safety, Security* e Navigazione Ferroviaria, sia per l'aumento dei ricavi da pedaggio di 89 milioni di euro, determinato dai ricavi a più alto valore economico (AV /AC) e, in misura residuale per maggiori ricavi per vendita di trazione elettrica (+3 milioni di euro).

L'incremento degli **altri ricavi da servizi** (+45 milioni di euro), è legato in maggior parte all'aumento dei corrispettivi per servizi di manutenzione materiale rotabile (+27 milioni di euro) erogati in prevalenza a Trenord Srl, all'incremento delle altre prestazioni collegate al trasporto (+28 milioni di euro), in parte compensati dalla riduzione registrata nei servizi di ingegneria che si riducono di 10 milioni di euro.

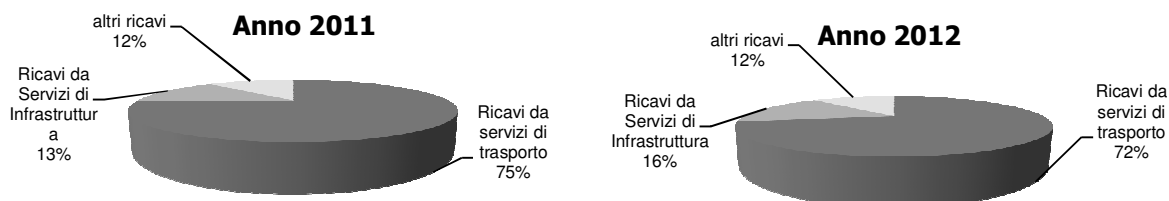
Gli **altri proventi** registrano un decremento del 7,6%, attestandosi a 717 milioni di euro; la riduzione di 59 milioni di euro rispetto al 2011, è riconducibile principalmente da una parte alle minori plusvalenze (-36 milioni di euro) registrate nel 2012 da Trenitalia per la cessione avvenuta nel 2011 del ramo d'azienda "Trasporto regionale Lombardia" a Trenord (-9 milioni di euro) e per la vendita di carri (-12 milioni di euro rispetto al 2011), nella cessione, sempre nel 2011, dell'immobile di Roma (-15 milioni di euro) da parte di Grandi Stazioni, dall'altra parte a minori lavori effettuati per conto terzi (-21 milioni di euro) in prevalenza da parte di RFI e derivanti principalmente da minori ricavi attribuibili al completamento dei lavori relativi al quadruplicamento della tratta Torino Porta Susa – Torino Stura. Tali decrementi sono stati parzialmente attenuati dall'aumento registrato nei canoni di locazione immobiliare (+18 milioni di euro) registrate in particolare da RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni.

I **costi operativi**, al netto della rettifica dovuta alle capitalizzazioni, evidenziano una riduzione di 172 milioni di euro derivante dai seguenti fattori:

- riduzione del **costo lavoro** per 233 milioni di euro, effetto della riduzione di organico, in diminuzione di 4.169 unità medie, derivante dal continuo e graduale processo di miglioramento dell'efficienza di tutti i vari processi di *business*;
- incremento degli **altri costi netti** per 61 milioni di euro, dovuti ai maggiori costi per servizi (+148 milioni di euro) in parte compensati dalle maggiori capitalizzazioni per 87 milioni di euro.

Il **risultato operativo** si attesta a 719 milioni di euro (con un miglioramento di 55 milioni di euro rispetto al 2011) nonostante maggiori **ammortamenti** per 68 milioni di euro, quasi interamente a carico di Trenitalia per le manutenzioni di secondo livello e per il processo di investimento che la stessa società sta portando avanti, e maggiori **accantonamenti** (+30 milioni di euro) per l'adeguamento del cd. fondo bilaterale, in presenza di minori svalutazioni (-17 milioni di euro).

Il **risultato netto**, nel proseguire il *trend* in forte crescita, sconta infine il peso della **gestione finanziaria** negativo per 290 milioni di euro, in leggero peggioramento rispetto all'esercizio precedente di 43 milioni di euro.



Stato patrimoniale riclassificato

valori in milioni di euro

	31.12.2012	31.12.2011	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	646	361	285
Altre attività nette	1.184	1.538	(354)
Capitale circolante	1.830	1.899	(69)
Capitale immobilizzato netto	47.689	46.966	723
Altri fondi	(3.743)	(3.690)	(53)
Attività Nette Possedute per la vendita	28	4	24
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	45.804	45.178	626
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	833	(1.436)	2.269
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	8.235	9.768	(1.533)
Posizione finanziaria netta	9.068	8.332	736
Mezzi propri	36.736	36.846	(110)
TOTALE COPERTURE	45.804	45.178	626

Il **Capitale investito netto**, pari a 45.804 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2012 di 626 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale immobilizzato netto** (+723 milioni di euro), e delle **Attività nette possedute per la vendita** (+24 milioni di euro), compensato dalla riduzione del **Capitale circolante** (-69 milioni di euro) e dall'aumento degli **Altri fondi** (+53 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a 646 milioni di euro, fa registrare un incremento di 285 milioni di euro attribuibile essenzialmente a:

- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio verso le Regioni e verso il MEF (470 milioni di euro) dovuti all'allungamento dei termini di liquidazione dei corrispettivi delle Regioni verso Trenitalia;
- maggiori rimanenze (176 milioni di euro) riferibili essenzialmente agli Immobili e Terreni *trading* a seguito di una riclassifica dalla voce "Immobili, impianti e macchinari) e maggiori crediti commerciali (44 milioni di euro);
- maggiori debiti commerciali (292 milioni di euro) e minori acconti a fornitori (110 milioni di euro).

Le **Altre attività nette** registrano invece un decremento, pari a 354 milioni di euro, che deriva principalmente dall'effetto combinato di:

- maggiori crediti iscritti verso il MEF per contributi in conto impianti destinati agli investimenti infrastrutturali (2.443 milioni di euro);
- incremento netto degli altri crediti e debiti di 42 milioni di euro;
- decremento dei crediti IVA (273 milioni di euro) a seguito, principalmente, del rimborso da parte dell'Erario;
- maggiori acconti per contributi in conto impianti ricevuti da RFI per 2.637 milioni di euro.

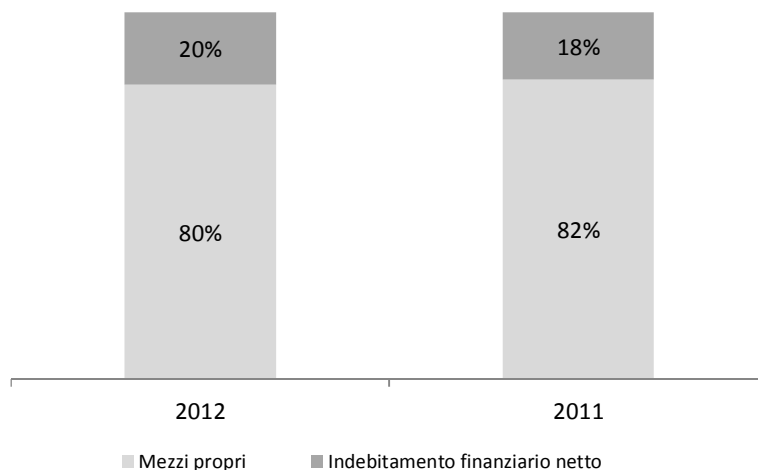
Il **Capitale immobilizzato netto** presenta un incremento di 723 milioni di euro attribuibile principalmente all'aumento degli investimenti del periodo, pari a 3.891 milioni di euro, dall'incremento degli anticipi per investimenti per 114 milioni di in parte compensati dai contributi in conto impianti per 2.045 milioni di euro, dalla riclassifica di 166 milioni ad immobili e terreni di *trading* e dagli ammortamenti dell'esercizio 1.070 milioni di euro.

La **Posizione finanziaria netta** si attesta ad un valore negativo di 9.068 milioni di euro, con un incremento di 736 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011. Tale variazione è essenzialmente correlata a:

- riduzione del saldo del conto corrente di tesoreria (-777 milioni di euro) che accoglie i versamenti effettuati nell'anno dal MEF relativi al Contratto di Programma e i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea assorbiti nel corso dell'anno per le esigenze operative del Gruppo, essenzialmente di RFI;
- riduzione del credito verso il MEF per l'incasso della quota annuale dei contributi quindicennali (-138 milioni di euro);
- riduzione dei depositi bancari e postali e altre disponibilità a breve (-18 milioni di euro);
- decremento dei finanziamenti da banche e altri finanziatori (281 milioni di euro);
- riduzione del credito collegato all'operazione di cartolarizzazione Euterpe (-87 milioni di euro).

I **Mezzi propri** passano da 36.846 milioni di euro a 36.736 milioni di euro, principalmente per effetto dell'incremento dovuto all'utile di esercizio (381 milioni di euro) ridotto dalla variazione negativa delle Riserve da valutazione (-491 milioni di euro).

Coperture del Capitale Investito Netto



PROSPETTO DI RACCORDO al 31.12.2012 e al 31.12.2011 tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto

	valori in milioni di euro			
	31 dicembre 2012		31 dicembre 2011	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	36.175	73	36.103	41
Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- Quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) e di quelli precedenti	850	402	521	281
- elisione svalutazione partecipazioni	59	3	57	111
- storno dividendi	(4)	(70)	(4)	(122)
Totale	905	335	574	270
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	39	(8)	41	1
- storno utili infragruppo	(366)	(32)	(334)	(20)
- storno imposte da consolidato fiscale	235	13	223	(9)
- altre	(4)	(2)	(2)	(10)
Totale	(96)	(29)	(72)	(38)
- Riserve da valutazione	(812)		(418)	
- Riserva per differenze di traduzione	20		19	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	36.191	379	36.207	273
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	208		203	
- Utile di competenza dei terzi	2	2	13	13
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	210	2	216	13
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	36.401	381	36.423	285

Fattori di rischio

Premesso che, alla data di predisposizione della presente relazione sulla gestione, non si prevedono particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società FS Italiane e del Gruppo nel breve periodo (oltre quelli menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda), per quanto riguarda la gestione dei rischi finanziari (rischi di credito, di liquidità, di mercato, di cambio e di tasso) si fa diretto rinvio ai contenuti della nota 5 sia al bilancio consolidato che al bilancio di esercizio.

Per quanto riguarda invece gli altri fattori di rischio (rischi di *business* e operativi), qui di seguito si commenta sinteticamente la relativa natura, insieme alle attività poste in essere per il loro monitoraggio.

Rischi di *business*

Il Trasporto Passeggeri sulla media e lunga distanza è condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. La competizione modale è elemento determinante per la definizione del successo sul mercato del trasporto ferroviario. L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il *comfort* del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, sarà sempre più il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e del rapido adattamento, anche a livello di offerta commerciale e *pricing*, all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo il Gruppo FS, attraverso Trenitalia, ha avviato importanti azioni che possano permettere di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: il rinnovo della flotta a partire dal 2014 con i nuovi treni AV (ETR 1000), il potenziamento dell'offerta AV, la diversificazione dei livelli di servizio in luogo delle classi, i nuovi servizi dei Frecciarossa (*WiFi*, servizi multimediali, ecc) e la nuova piattaforma vendita via *Web* e sui canali tradizionali. Il settore "mercato", a partire dal 2012, è stato anche interessato dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati che hanno iniziato ad operare in maniera via via crescente sulle tratte ad Alta Velocità. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale del Gruppo e riflessi nel budget 2013 ed, allo stato, presentano un profilo coerente con le assunzioni effettuate. La coerenza di tali assunzioni è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso la ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

Nel settore del Trasporto Regionale la formalizzazione dei Contratti di Servizio con iniziale durata di 6 anni, rinnovabili per ulteriori 6 anni, aveva permesso una pianificazione delle risorse di medio lungo periodo che poteva consentire, tra l'altro, di avviare un piano di rinnovo del materiale rotabile funzionale al miglioramento del servizio del trasporto regionale. Nel corso del 2012 si è assistito ad uno scenario legislativo in continua evoluzione sul quale non si possono escludere ulteriori prossimi interventi legislativi; infatti, con la sentenza 199/2012 di fine luglio, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 della legge 148/2011 di conversione del Dlgs n. 138/2011, il quale sanciva l'obbligo, per le Regioni, di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale alla scadenza dei contratti in essere con Trenitalia, prevista, nella maggior parte dei casi, nel 2014. E' del tutto evidente comunque come tale quadro di incertezza si rifletta sui piani aziendali e sugli impegni che la società Trenitalia ha assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento; ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore è tale da

indurre le Regioni a possibili riduzioni di offerta che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur sufficientemente governati, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta. Su tale specifico rischio sono state comunque messe in atto, nella stipula dei Contratti di Servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti.

In tale ambito, considerando il prolungato periodo di congiuntura economica negativa e, conseguentemente, la sempre maggior ristrettezza di risorse finanziarie in generale – e pubbliche in particolare – costante è il monitoraggio, da parte del *management* del Gruppo dell'andamento degli incassi, con specifica attenzione a quelli rientranti nel settore della pubblica amministrazione (Stato e Regioni *in primis*). I rischi di mercato sono particolarmente evidenti nel settore del Trasporto merci e della logistica. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia in generale che si trasforma in riduzione della produzione industriale e di conseguenza della domanda di trasporto a cui si contrappone però l'aumento dell'offerta sia su gomma che su ferro, con l'effetto che vengono offerti servizi anche sottocosto.

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

Inoltre, alla luce della rinnovata attenzione normativa al tema della fiscalità immobiliare e considerate le incertezze interpretative proprie della materia, è costante il monitoraggio per individuare i possibili effetti anche sulla valorizzazione e sul costo complessivo dei beni interessati dal processo di *asset allocation*. Ci si riferisce in particolare alla imposizione ICI (ora IMU) che interessa le aree potenzialmente sviluppabili ovvero quelle per le quali è già stato ottenuto uno strumento edificatorio.

Infine, considerando quanto la dimensione delle risorse umane sia fattore centrale per la gestione del Gruppo, le recenti evoluzioni normative in materia di riforma previdenziale e pensionistica – tuttora in fase di definizione nel confronto fra Governo, Istituzioni, Aziende e Forze Sociali – rappresentano un elemento di rischio elevato, comunque costantemente monitorato, per le ripercussioni che da esse potranno derivare in termini di impatto sulle politiche programmate per favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo attraverso, ad esempio, l'attivazione delle prestazioni straordinarie del cd. Fondo Bilaterale, di cui si è accennato in precedenza.

Rischi operativi

Il Gruppo opera nel settore del trasporto ferroviario attraverso l'ausilio di complessi sistemi di produzione e di controllo. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso officine private.

La principale società di trasporto del Gruppo, Trenitalia, ha, nel corso degli ultimi anni, posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti la sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso, sempre, all'indizione di gare pubbliche. La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo

della manutenzione dei rotabili ed anche della costruzione, è stata messa a dura prova dalla situazione di crisi finanziaria a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito in conseguenza della loro intrinseca debolezza nella struttura delle fonti di finanziamento delle imprese. Ancor più severa è stata la definizione delle specifiche di fornitura e di controllo delle prestazioni rese. I maggiori rischi operativi possono derivare da criticità relative alla mancata rispondenza alle specifiche funzionali contrattuali dei nuovi rotabili in consegna da parte dei costruttori o del materiale rotabile sottoposto a manutenzione presso officine private. Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato contenzioso ma soprattutto difficoltà operative e in alcuni casi pesanti disservizi. A tale proposito sono state intraprese azioni particolarmente severe nei confronti dei fornitori e in alcuni casi sono state utilizzate modalità completamente diverse di messa in esercizio dei rotabili prevedendo un coinvolgimento pieno del costruttore per periodi lunghi di prova, senza la presa in consegna da parte della società committente. In altri casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

Nel difficile, perdurante quadro congiunturale attuale, un ulteriore rischio potrebbe derivare dalla gestione degli appalti dei servizi di pulizia, da cui possono derivare impatti sulla qualità del servizio.

Monitoraggio del rischio

Nel corso dell'anno sono proseguite le attività finalizzate al monitoraggio del rischio, anche attraverso gli interventi delle strutture di *Audit* interne della Capogruppo e societarie, che hanno interessato i principali macroprocessi operativi e di supporto delle società del Gruppo, consentendo la costante e attenta valutazione dei controlli interni rispetto ai rischi.

Dalle verifiche svolte, il sistema di controllo interno (SCI) delle società del Gruppo FS si connota per la sua sostanziale adeguatezza nel supportare le rispettive *governance*.

Date la dimensione e la complessità aziendale delle società del Gruppo, la valutazione del SCI non può prescindere dal considerare un quadro più ampio, composto, oltre che dagli elementi emersi a seguito delle verifiche di *audit*, anche dell'attività di *risk assessment* e da tutte le attività di controllo considerate nella più ampia accezione.

Tra le leve principali del SCI va citata la profonda cultura organizzativa del *management*, la formazione e la valorizzazione delle risorse umane, la sensibilità verso i temi della sicurezza e dell'ambiente, la diffusione dei sistemi informatici a supporto dei processi gestionali, la comunicazione.

Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Conto economico riclassificato

valori in milioni di euro

	2012	2011	Variazioni	Variazioni %
Ricavi operativi	157	146	11	7,5%
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	146	140	6	4,3%
- Altri ricavi	11	6	5	83,3%
Costi operativi	(146)	(152)	6	3,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	11	(6)	17	>200%
Ammortamenti	(22)	(19)	(3)	(15,8)%
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2)	(2)		0,0%
Accantonamenti		(3)	3	100,0%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(13)	(30)	17	56,7%
Proventi e oneri finanziari	73	13	60	>200%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	60	(17)	77	>200%
Imposte sul reddito	13	58	(45)	(77,6)%
RISULTATO NETTO D' ESERCIZIO	73	41	32	78,0%

Il **risultato netto** dell'esercizio 2012 si attesta a un valore positivo di 73 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di ben 32 milioni di euro.

Sul risultato netto del 2012 ha inciso, in particolare, il forte miglioramento (da +13 a +73 milioni di euro) della gestione finanziaria.

A livello di **EBITDA** si evidenzia un incremento di 17 milioni di euro, con un margine che passa da un valore negativo di 6 milioni di euro ad un valore positivo 11 milioni di euro per effetto dell'aumento dei ricavi operativi di 11 milioni di euro e del decremento dei costi operativi di 6 milioni di euro.

I **ricavi operativi** si attestano a 157 milioni di euro (146 milioni di euro nel 2011) e sono principalmente relativi alle vendite di immobili e terreni di *trading*, nonché alle locazioni di immobili ed ai riaddebiti alle società del Gruppo per la fornitura di prestazioni e per il canone di utilizzo del marchio.

I **costi operativi**, che ammontano a 146 milioni di euro (152 milioni di euro nel 2011) includono principalmente costi per servizi, riaddebitati per 116 milioni alle società del Gruppo, costi del personale e variazioni delle rimanenze di immobili e terreni di *trading* per le vendite effettuate.

L'**EBIT** si attesta ad un valore di -13 milioni di euro rispetto al valore anch'esso negativo di -30 milioni di euro del 2011. Il confronto di tale margine nei due anni si mantiene pari alla differenza misurata a livello di EBITDA (+17 milioni di euro) in quanto ai maggiori ammortamenti (3 milioni di euro) fanno fronte i minori accantonamenti per rischi ed oneri (3 milioni di euro).

Il **saldo dei proventi e oneri finanziari** migliora, come accennato, di 60 milioni di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- del decremento dei dividendi distribuiti dalle controllate (per complessivi 60 milioni di euro);
- dall'assenza di svalutazioni delle partecipazioni nel corso dell'esercizio, a fronte invece dei 102 milioni di euro di svalutazione effettuata lo scorso esercizio sulla partecipata FS Logistica SpA;
- del decremento degli interessi attivi per i finanziamenti concessi a medio e lungo termine alle controllate (19 milioni di euro);
- dell'incremento netto dei "proventi e oneri diversi" verso controllate (1 milione di euro), principalmente per gli interessi attivi maturati sulle somme corrisposte nel 2011 a Netinera Deutschland GmbH (allora FS 2 MOVE) per l'acquisto del Gruppo omonimo (pari a 10,1 milioni di euro nel 2012);
- del decremento degli oneri per gli interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (10 milioni di euro), per gli interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (12 milioni di euro) e per altri oneri finanziari diversi (7 milioni di euro);
- dell'effetto netto positivo degli utili e perdite su cambi (4 milioni di euro) per l'adeguamento dei debiti per decimi da versare alla partecipata Eurofima;

Le **imposte sul reddito** presentano un valore positivo in entrambi gli esercizi; ciò è attribuibile essenzialmente ai proventi da adesione al consolidato fiscale IRES (9 milioni di euro nel 2012 e, ben più rilevanti, 63 milioni di euro nel 2011).

Stato patrimoniale riclassificato

	valori in milioni di euro		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	535	399	136
Altre attività nette	(256)	(301)	45
Capitale circolante	279	98	181
Immobilizzazioni tecniche	600	609	(9)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	35.530	35.733	(203)
Capitale immobilizzato netto	36.130	36.342	(212)
TFR	(18)	(17)	(1)
Altri fondi	(477)	(470)	(7)
TFR e Altri fondi	(495)	(487)	(8)
Attività nette detenute per la vendita	63	63	
CAPITALE INVESTITO NETTO	35.977	36.016	(39)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(180)	(456)	276
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(18)	369	(387)
Posizione finanziaria netta	(198)	(87)	(111)
Mezzi propri	36.175	36.103	72
COPERTURE	35.977	36.016	(39)

Il **Capitale investito netto**, pari a 35.977 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2012 di 39 milioni di euro per effetto dell'incremento del **Capitale circolante** (181 milioni di euro) cui si contrappone la diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-212 milioni di euro) e del **TFR e Altri Fondi** (-8 milioni di euro).

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 98 milioni di euro al 31 dicembre 2011 ad un valore di 279 milioni di euro al 31 dicembre 2012, per l'effetto combinato:

- dell'incremento del Capitale circolante netto gestionale (136 milioni di euro), dovuto all'aumento delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (167 milioni di euro) a seguito dell'iscrizione di nuovi beni (terreni e fabbricati) derivanti dalle scissioni parziali della controllata RFI e delle vendite effettuate nell'esercizio e al decremento netto dei crediti e debiti di natura commerciale (-31 milioni di euro);
- della variazione positiva registrata dalle Altre attività nette (45 milioni di euro), derivante principalmente dall'effetto della variazione positiva del saldo della gestione IVA (69 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.130 milioni di euro contro 36.342 milioni di euro al 31 dicembre 2011; la riduzione (212 milioni di euro) è dovuta essenzialmente:

- al decremento della voce partecipazioni (203 milioni di euro) derivante essenzialmente dalla riduzione della partecipazione in RFI a seguito della scissione a favore della Società (167 milioni di euro) e dalla riduzione da parte della controllata Ferservizi SpA del capitale sociale eccedente (35 milioni di euro).

Il decremento del **TFR e Altri fondi** (8 milioni di euro) riflette la riduzione registrata nell'anno del Fondo rischi e oneri diversi (13 milioni di euro), l'incremento netto dei fondi per passività relative alle imposte differite (20 milioni di euro) e l'incremento del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (1 milione di euro).

La **Posizione finanziaria netta** migliora di circa 111 milioni di euro, con un incremento della liquidità netta che passa da un valore di 87 milioni di euro al 31 dicembre 2011 a 198 milioni di euro al 31 dicembre 2012; tale variazione deriva dall'effetto netto dovuto al miglioramento della Posizione finanziaria netta a medio/ lungo termine (387 milioni di euro), cui fa fronte, con segno opposto, l'aumento dell'indebitamento a breve per 276 milioni di euro

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 72 milioni di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.

Rapporti con parti correlate

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

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli *asset* e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

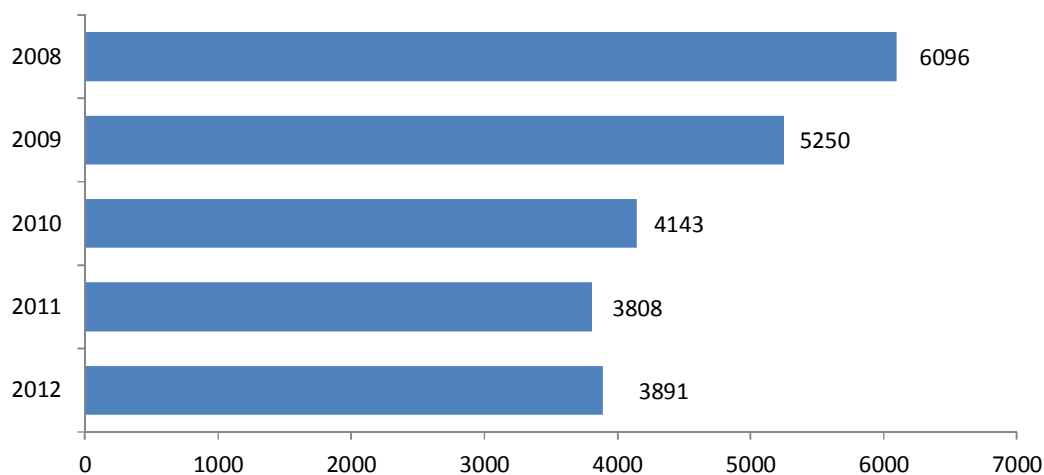
I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio, cui espressamente si rimanda.

Investimenti

Nel corso del 2012 il Gruppo FS Italiane, seppur operando in un contesto macroeconomico ancora non favorevole e in presenza di scarsità di risorse pubbliche, è riuscito a consolidare risultati positivi superiori rispetto all'anno precedente, confermando il proprio percorso virtuoso di crescita ed espansione. In contrasto con il *trend* negativo registrato nell'anno, a livello Paese, sia degli investimenti in costruzioni (-6,9% rispetto al 2011)¹ sia degli investimenti in macchinari e mezzi di trasporto (-11,3% verso il 2011)¹, il Gruppo FS Italiane continua nella realizzazione del proprio Piano Investimenti con l'obiettivo di creare valore a vantaggio dell'Impresa e del sistema produttivo nazionale, contribuendo a stimolare un nuovo ciclo di sviluppo.

Il programma quinquennale degli investimenti è indirizzato ad accrescere e mantenere in efficienza la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati, effettuati con nuovi treni, più confortevoli e tecnologicamente evoluti, e con stazioni moderne sempre meglio integrate con il tessuto metropolitano.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2012 (3.891 milioni di euro) inverte il *trend* "mirato" degli ultimi anni, mostrando una crescita (+2,2%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.



Gli investimenti tecnici realizzati dal Gruppo FS Italiane nel corso del 2012, pari a 3.554 milioni di euro, mostrano un leggero incremento (+4%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nel 2011.

In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 2.740 milioni di euro per interventi sull'infrastruttura (di cui 2.242 milioni di euro per la rete convenzionale e 498 milioni di euro per la rete Alta Velocità/Alta Capacità To-Mi-Na), 725 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 89 milioni di euro per altri investimenti.

Con riferimento agli investimenti di RFI, in una situazione di scarsità di risorse pubbliche quale quella attuale, è fondamentale concentrare i finanziamenti pubblici su quelle infrastrutture di trasporto che - a seguito di valutazioni costi-

¹ Fonte: Rapporto di previsione Prometeia gennaio 2013

benefici – dimostrano di essere maggiormente capaci di stimolare la produttività e la competitività, in coerenza con le linee strategiche concordate a livello comunitario. Pertanto l'approccio del Gestore si è sostanziato nello sviluppare una attenta rilettura del portafoglio investimenti, attribuendo priorità alle azioni rivolte al riequilibrio modale, anche attraverso interventi cosiddetti "leggeri" che, avendo tempi e costi realizzativi contenuti, consentono di percepire effetti positivi già nel breve periodo. Tali tipi di investimenti forniscono "impulso allo sviluppo" ed i loro effetti sono immediatamente apprezzabili dagli utilizzatori/clienti; essi si sostanziano in:

- soluzioni tecnologiche che permettono di incrementare la capacità infrastrutturale nelle maggiori aree metropolitane;
- interconnessioni più efficienti tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi;
- interventi finalizzati all'incremento delle prestazioni della rete.

In sintesi RFI ha effettuato investimenti sulla Rete Convenzionale così distinti:

- 58% in mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e tecnologie, in particolare realizzazione di progetti finalizzati all'ulteriore innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- 42% in realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nel dettaglio si specifica che circa il 15% del totale della spesa relativa alla Rete Convenzionale (pari a 342 milioni di euro) è stata dedicata ad interventi in tecnologie d'avanguardia.

Per la Rete Alta Velocità, si è registrato un volume di investimenti pari a 498 milioni di euro e, a fine 2012, l'intero progetto Rete AV/AC Torino - Milano - Napoli ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo del 92%.

Nel 2012 gli avvisi di nuovi progetti hanno riguardato numerose progettazioni sia preliminari che definitive.

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2012 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2012	2011	2010
RETE AV/AC				
Nuove linee	km	28	-	-
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	km	10	17	36
Nuove linee	km	10	17	36
Raddoppi	km	-	-	-
Varianti	km	-	-	-
Ammodernamento linee		74	74	40
Elettrificazioni	km			
Blocchi	km	74	74	40
Tecnologie di sicurezza	km	157	443	102
SCMT	km	28	351	-
SSC	km	-	-	-
SCC/CTC	km	101	86	102
ERTMS	km	28	6	-
Apparati di stazione	n.	12	16	18
ACEI	n.	9	10	14
ACC	n.	3	6	4
Soppressione passaggi a livello	n.	35	70	52
Automazione passaggi a livello	n.	7	3	2

Il Gestore della Rete realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inerente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di mq), parte delle quali sono gestite – per le sole aree commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni, Centostazioni).

Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa: dal 9 dicembre 2012, a seguito del completamento dei lavori della seconda galleria, i quattro binari del quadruplicamento Torino Porta Susa–Torino Stura sono in esercizio. Sul tratto di linea in questione è stata aperta al pubblico la stazione di Torino Rebaudengo Fossata. Il completamento di tutte le opere, una volta ultimati i lavori relativi ai binari 1 e 2 sotterranei, avverrà entro settembre 2013;
- Reggio Emilia: l'apertura commerciale è prevista a giugno 2013;
- Bologna Centrale: l'avanzamento dei lavori ha raggiunto l'85% del totale. Anche in questo caso si prevede l'attivazione della stazione AV nel giugno 2013 e il completamento di tutte le opere a fine 2013;

- Firenze Belfiore: sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco); sono invece in corso le opere relative al lotto 2. L'attivazione della stazione è prevista per l'agosto 2015, mentre il completamento della parte commerciale è atteso entro dicembre 2016;
- Roma Tiburtina: nel novembre 2011 è stata inaugurata la nuova Stazione Tiburtina, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori. I lavori per la Nuova Circonvallazione Interna, incluse le infrastrutture connesse, sono stati completati e la stessa è stata inaugurata ed aperta al pubblico transito il 20 aprile 2012;

Con riguardo ai lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni l'attuale avanzamento della spesa d'investimento è pari a circa l'83% dell'importo complessivo di competenza di RFI.

Per quanto riguarda invece il *network* di Centostazioni, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 65% dell'importo complessivo di competenza RFI.

Sulle altre stazioni, gestite esclusivamente da RFI, nel 2012 sono stati investiti circa 71 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'adeguamento agli obblighi di legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Trenitalia, la società di trasporto del Gruppo, procede nella realizzazione di un Piano degli Investimenti finalizzato a sostenere la crescita dei volumi di traffico dei servizi a mercato e a rinnovare la flotta dedicata al servizio nei nodi metropolitani con l'obiettivo di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze di *comfort*, efficienza operativa e affidabilità tecnica. Gli investimenti 2012 sono pari a circa 725 milioni di euro (al netto degli anticipi per acquisto di materiale rotabile), di cui il 56% destinato all'acquisto di materiale rotabile, circa il 20% alla riqualificazione del materiale in esercizio e il restante 24% dedicato all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi ed al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione.

Si registra un aumento generalizzato delle contabilizzazioni riferibile principalmente agli investimenti in acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile. In particolare, di seguito si segnalano i principali progetti di investimento distinti per *business*:

- nell'ambito del Trasporto passeggeri nazionale e internazionale (media/lunga percorrenza) sono in corso il progetto di acquisto dei nuovi convogli Alta Velocità (per un costo totale del progetto pari a 1,6 miliardi di euro), gli interventi di restyling e di riqualificazione funzionale degli allestimenti interni dei convogli "Frecciarossa" e la ristrutturazione delle carrozze Intercity da utilizzare nel prodotto "Frecciabianca";
- nell'ambito del Trasporto passeggeri regionale è stato avviato a fine anno il progetto di acquisto di 53 nuovi convogli elettrici, mentre sono ancora in corso le attività negoziali in relazione all'acquisto di 40 nuovi convogli diesel. E' in fase di completamento la commessa di acquisto delle locomotive E464, mentre prosegue l'acquisto delle nuove carrozze Doppio Piano;
- con riferimento al Trasporto merci, procedono le attività di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità;
- per quanto riguarda le Tecnologie di bordo sono state completate tutte le installazioni relative alle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) e SSC (Sistema di Supporto alla Condotta). Si stanno definendo le attività relative al completamento STB (Sistema Tecnologico di Bordo) per ultimare l'attrezzaggio della flotta Divisione Trasporto Regionale;
- nell'ambito degli Investimenti Informatici sono in corso le attività relative alla "fase 2" sulla nuova piattaforma commerciale integrata "PICO" riguardanti l'offerta sui "Servizi Base" del trasporto passeggeri nazionale,

internazionale e regionale, e proseguono gli interventi finalizzati al miglioramento dei canali di vendita e del nuovo sistema di "Customer Relationship Management" per offrire alla clientela un elevato livello di servizio in ottica multi-canale e, sul sistema SIM, Sistema Informativo Merci, continua la realizzazione di una piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo;

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 8 per il trasporto Nazionale/Internazionale e 62 per il Regionale, 77 carrozze per il Regionale e 7 ETR per il trasporto Nazionale/Internazionale. Sono stati inoltre riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 38 locomotive, 764 fra carrozze e carri e 184 treni (ETR 500 e TAF). Il dettaglio di quanto descritto è presentato nella tabella seguente.

NUOVO MATERIALE	n. mezzi	MATERIALE RISTRUTTURATO	n. mezzi
Locomotive	70	Locomotive	38
Nazionale/Internaz.le	8	Nazionale/Internaz.le	
Regionale	62	Regionale	38
Cargo		Cargo	
Carrozze/carri	77	Carrozze/Carri	764
Nazionale/Internaz.le		Nazionale/Internaz.le	114
Regionale	77	Regionale	197
Cargo		Cargo	453
Treni	7	Treni	184
Nazionale/Internaz.le	7	Naz.le/Internaz.le	86
Regionale		Regionale	98

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Busitalia-Sita Nord, Italferr, Ferservizi, FS Logistica, FS Sistemi Urbani, Ferrovie dello Stato Italiane e gruppo Netinera) hanno realizzato complessivamente investimenti, in Italia e all'estero, per circa 89 milioni di euro, di cui oltre il 50% è relativo alle società Grandi Stazioni e Centostazioni ed è stato destinato alla riqualifica, rilancio e valorizzazione delle principali stazioni, ripensate per dare vita non solo a terminali per il trasporto ferroviario più funzionali e sicuri, ma anche a grandi poli di servizio e spazi pubblici sempre più integrati con il tessuto della città. Il restante valore degli investimenti è stato prevalentemente rivolto alla valorizzazione/riqualificazione del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma (in Italia) e su ferro (in Germania), ai servizi logistici e alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI

Con riferimento ai principali eventi relativi al Contratto di Programma, si evidenzia che in data 10 luglio 2012 è stato sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e RFI l'aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 10 ottobre 2012 (Reg. 13 Fog. 372), dopo i previsti pareri del CIPE (seduta del 20 gennaio 2012), dell'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato e della IX Commissione permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei Deputati, rispettivamente nelle sedute del 27 giugno e del 3 luglio 2012.

Con il suddetto aggiornamento del Contratto di Programma sono state contrattualizzate risorse aggiuntive per un valore complessivo di 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) e del MIT, da fonti comunitarie e da finanziamenti di Enti terzi. Di tale importo, 5.017 milioni di euro hanno puntuale destinazione, individuata nella rispettiva fonte di finanziamento e con vincoli anche territoriali, mentre i restanti 840 milioni di euro sono destinati a interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza della rete ferroviaria nazionale.

Nel medesimo atto sono stati regolati definanziamenti sugli investimenti per un valore complessivo pari a 1.950 milioni di euro.

Inoltre, per far fronte ai fabbisogni incompressibili che non hanno trovato idonea copertura e che sono relativi alla manutenzione straordinaria e agli interventi per la sicurezza in galleria come da Atto di indirizzo del MIT, si è altresì provveduto ad effettuare una riallocazione di risorse per 881 milioni di euro da fasi di programmi/progetti che presentavano disponibilità non attivabili nel breve periodo, ovvero rinviabili.

Per mantenere aggiornato il Contratto in relazione allo stato d'avanzamento dei progetti è stato effettuato, inoltre, il trasferimento dalla Tabella A "Opere in corso" alla Tabella E "Investimenti ultimati" di interventi conclusi per un valore pari a 7.761 milioni di euro.

Da ultimo, si deve considerare che il vigente Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti, giunto alla sua naturale scadenza, è stato prorogato fino al 30 giugno 2013 e, nel mese di dicembre 2012, sono già state avviate le interlocuzioni con i Ministeri competenti al fine di predisporre il nuovo atto contrattuale per il periodo 2012-2016.

Il Gestore ha prospettato, in coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella sopra citata Delibera n.4 del 2012, la sottoscrizione di due distinti atti contrattuali, così articolati:

- Contratto per il Servizio di disponibilità della Rete (CdP-S), finalizzato a disciplinare in maniera unitaria il tema della manutenzione della rete, sia ordinaria che straordinaria, con il quale possono trovare adeguata soluzione le problematiche connesse al finanziamento delle spese ricorrenti;
- Contratto per la gestione degli investimenti (CdP-I), finalizzato a regolare, in modo sostenibile e in coerenza con gli indirizzi strategici della programmazione economico-finanziaria, gli investimenti di sviluppo infrastrutturale.

Nei nuovi atti contrattuali saranno recepiti gli effetti delle disposizioni di legge emanate nel corso del 2012 che apportano sia risorse aggiuntive per circa 4.540 milioni di euro e determinano un definanziamento per un importo complessivo per circa 375 milioni di euro.

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS)

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, disciplina le risorse aggiuntive e gli interventi speciali per la rimozione di squilibri socio-economici ed è finalizzato ad accelerare la realizzazione degli interventi sulle principali Diretrici del Sud previsti nel Contratto di Programma e, in particolare, i nuovi investimenti

introdotti nell'aggiornamento 2010/2011 (tra le opere sono previste la Napoli-Bari-Lecce-Taranto, la Salerno-Reggio Calabria, la Palermo-Messina-Catania e la Rete Sarda).

Con la sottoscrizione di tale Atto contrattuale le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC) sono trasferite ai soggetti assegnatari, in relazione allo stato d'avanzamento della spesa del singolo investimento, in appositi fondi a destinazione vincolata che ne garantiscono la piena tracciabilità e di cui viene data autonoma evidenza contabile nei bilanci dei soggetti assegnatari. In particolare:

- le risorse sono concentrate in un unico grande progetto;
- viene definito un cronoprogramma dettagliato delle opere;
- è previsto un sistema sanzionatorio in caso di inadempimenti da parte del Concessionario o delle Amministrazioni Centrali o Regionali;
- per ogni intervento è indicato il risultato atteso.

RFI è obbligata, nel rispetto della tempistica fissata, oltre che della progettazione e realizzazione degli interventi, anche a eseguire periodicamente un monitoraggio necessario alla verifica del Contratto, mentre le parti pubbliche si impegnano a garantire la celere approvazione dei progetti e la disponibilità delle risorse per la progettazione/realizzazione.

In data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto, tra Ministero per la Coesione Territoriale, MIT, Regione Basilicata, Regione Campania, Regione Puglia, Ferrovie dello Stato Italiane ed RFI, il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (inclusa la linea Potenza-Foggia).

I progetti individuati, il cui costo complessivo ammonta a 7.116 milioni di euro, dei quali 3.532 milioni di euro già provvisti di copertura finanziaria, includono sia interventi di natura tecnologica, che consentono di perseguire l'obiettivo della riduzione dei tempi di percorrenza e che richiedono un minore impegno finanziario e tempi di realizzazione più contenuti, sia investimenti infrastrutturali, che necessitano di tempi realizzativi più lunghi, ma che assicurano maggiori benefici in termini di:

- miglioramento della competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali (es. miglioramento della regolarità dell'esercizio e significativo recupero dei tempi di percorrenza);
- miglioramento dell'integrazione della linea ferroviaria con le strutture dedicate all'intermodalità e alla logistica, in coerenza con il sistema di nodi (piattaforme intermodali, porti) previsti nel nuovo assetto della rete TEN-T;
- recupero, riqualificazione e valorizzazione delle aree ferroviarie da dismettere.

Il 18 dicembre 2012 è stato sottoscritto, tra Ministero per la Coesione Territoriale, MIT, Regione Calabria, Ferrovie dello Stato Italiane ed RFI, il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per il completamento della Direttrice Salerno - Reggio Calabria.

Gli interventi inclusi nel citato contratto, il cui costo complessivo ammonta a 504 milioni di euro, interamente dotati di copertura finanziaria, contribuiscono:

- alla modernizzazione della rete ferroviaria calabrese adeguandola agli standard prestazionali e di esercizio più avanzati;
- all'incremento ed omogeneizzazione della velocità di linea sulle relazioni Battipaglia – Reggio Calabria, Sibari – Crotone – Catanzaro Lido e Catanzaro Lido – Lamezia Terme;
- allo sviluppo del traffico merci da/per il Porto di Gioia Tauro.

Tale CIS prevede, inoltre, che venga sviluppato lo studio di fattibilità dell'intervento di "abbassamento del piano binari e di intubazione del percorso della stazione di Reggio Calabria", con lo scopo di definirne fasi, costi e tempi di realizzazione.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001) si segnala che:

- in data 17 marzo 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 65 la delibera n. 86/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC "Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi" e l'assegnazione di 1.100 milioni di euro;
- in data 3 aprile 2012 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 79 la delibera n. 85/2011 con cui il CIPE ha autorizzato la realizzazione del secondo lotto costruttivo non funzionale della Linea AV/AC Treviglio – Brescia e l'assegnazione di 919,5 milioni di euro. L'importo complessivo pari a 2.019,5 milioni di euro è a valere sulle risorse del Fondo Infrastrutture Ferroviarie e Stradali di cui all'art. 32, comma 1, del Decreto Legge n. 98/2011, convertito con la Legge n. 111/2011;
- nella seduta del 26 ottobre 2012 sono stati approvati:
 - il progetto definitivo del sub-lotto funzionale del Lotto 1 "Fortezza-Ponte Gardena" (fluidificazione del traffico e interconnessione con la linea esistente) nell'ambito del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona;
 - il progetto preliminare di una variante della tratta Bari Centrale – Bari Torre a Mare (Lotto 2) della parte Sud del Nodo ferroviario di Bari, con un costo di 391 milioni di euro e copertura finanziaria a carico del Contratto di Programma 2007-2011;
- in data 21 dicembre 2012 il CIPE ha espresso parere favorevole sul X Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2012.

Con riferimento al quadro complessivo degli investimenti del Gruppo FS Italiane presentato nelle pagine precedenti si sottolinea infine come esso sia inserito nell'impegnativo programma di interventi, dell'ordine di circa 27 miliardi di euro, previsto dal Piano di Impresa 2011-2015 aggiornato a fine 2012.

Da questo ingente programma di investimenti dipende la possibilità di un ulteriore significativo miglioramento della capacità del Gruppo FS Italiane di corrispondere alle crescenti esigenze di servizi di trasporto, in termini di efficienza tecnologica e qualità del servizio prestato: nonché la possibilità di affrontare adeguatamente il contesto competitivo nel quale il Gruppo ormai opera in importanti segmenti di *business* (come nel caso del settore AV, del trasporto passeggeri m/l percorrenza e del Cargo) così come nel trasporto regionale che vedrà l'assegnazione dei servizi all'esito di procedure competitive.

Il fabbisogno per gli investimenti sopra richiamati trova copertura per circa 17 miliardi di euro in contributi in conto impianto (MEF, MIT, UE, etc.) e per circa 10 miliardi di euro in autofinanziamento/indebitamento, e quindi con risorse generate dalla gestione operativa del Gruppo FS italiane, ovvero reperite sul mercato attraverso l'attivazione di strumenti finanziari adeguati alle caratteristiche di durata e di costo degli investimenti stessi.

Con riferimento alla necessità di reperire risorse sul mercato finanziario, il Gruppo FS Italiane già dal 2011 ha avviato la predisposizione del programma MTN (*Medium Term Notes*), consistente nella emissione di titoli obbligazionari che verranno quotati su mercati regolamentati.

Sulla base delle esigenze finanziarie connesse agli investimenti (sia per l'Alta Velocità sia per l'acquisizione di materiale rotabile, inclusa manutenzione ciclica, di Trenitalia) e della capacità del Gruppo di generare risorse, il Programma è stato definito per un importo massimo di 4,5 miliardi di euro, da sviluppare in più esercizi con un fabbisogno, per l'anno in corso, quantificato in circa 1,5 miliardi di euro.

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti diretti in ricerca e sviluppo nel 2012 è stato pari a 9 milioni di euro, quasi interamente a carico di RFI.

L'ammontare della spesa 2012, ripartita tra le principali aree di investimento, evidenzia che circa il 78% è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, mentre il restante 22% è riservato agli studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi.

Trenitalia ha portato avanti studi e sperimentazioni per lo sviluppo dei simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, dei sistemi di diagnostica innovativa, aerodinamica dei profili AV e interazione ruota-rotaia.

Per quanto riguarda RFI si registra un decremento rispetto all'esercizio 2011 delle attività inerenti la Diagnostica innovativa, dovuto al sostanziale completamento delle attività di attrezzaggio del Treno Y2 (già avviato al pre-esercizio).

Proseguono le iniziative legate alle tecnologie per la sicurezza, così come gli studi e le sperimentazioni sui nuovi componenti e sistemi. In particolare, si segnalano le seguenti principali attività svolte nel corso del 2012:

- si è concluso lo studio con il CNR-IMAA (Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale), relativo alla realizzazione di un innovativo sistema di monitoraggio basato su tecniche elettromagnetiche per il controllo di versanti in frana;
- è stata eseguita una campagna di misure nell'ambito della sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai rail-dampers sulla linea ferroviaria Verona-Brennero nella Provincia di Bolzano;
- è stato avviato il progetto per la realizzazione di 3 "trial sites" sulla rete AC/AV, da utilizzare per sperimentazione innovativa nonché per verificare la fattibilità dell'innalzamento della velocità di esercizio delle tratte AV/AC RM-NA e TO-MI e della Direttissima (DD) RM-FI, rispettivamente, a 360 e a 300 km/h;
- è stata completata la sperimentazione dei sistemi di sghiacciamento dei conduttori di contatto delle linee di trazione elettrica a 25 kV - 50 Hz e proseguono le sperimentazioni di analoghi sistemi da impiegare sulle linee convenzionali alimentate a 3 kV cc, a partire dalla DD Roma – Firenze;
- è stata conclusa la sperimentazione sui prototipi di un sensore per la "detection" di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati ed è stata redatta la relativa Specifica Tecnica Funzionale;
- nell'ambito delle attività del JRC (*Joint Research Center*) è stata curata, in accordo col Politecnico di Milano, l'installazione prototipale a bordo dell'Y1 di un sistema di diagnostica della qualità dell'interazione treno – binario (applicato ad un carrello e ad un pantografo), in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso, o a terra (infrastruttura o linea di contatto);
- prosegue la sperimentazione della scheda treno informatizzata "Aster Navigator", con l'installazione del sistema di comunicazione a bordo del treno Y1, allo scopo di mettere in condizione il personale di macchina di operare nel miglior modo possibile anche nelle zone prive di segnale GPS.

Va inoltre sottolineato come il Gruppo FS Italiane esprima la sua forte presenza nell'ambito della ricerca e sviluppo anche tramite l'operatività della sua controllata Italcertifer SpA che nel 2012 ha iniziato a svolgere attività di certificazione di componenti e sottosistemi infrastrutturali, oltre che di prova del materiale rotabile, "in proprio" all'interno del Centro di Dinamica Sperimentale di Firenze – Osmannoro di sua proprietà, mettendo in campo l'esperienza e il *know-how* maturati negli anni nella gestione delle attività di certificazione, valutazione e prove sui sistemi di rete e sui rotabili, con un 60% di

ricavi ormai prodotti, a fine 2012, verso clienti esterni al Gruppo (fra i quali si segnala in particolare il raggruppamento AnsaldoBreda-Bombardier con la commessa acquisita da Italcertifer per le prove del nuovo treno AV ETR 1000).

Il Gruppo FS Italiane contribuisce, infine, allo sviluppo di nuove ricerche e sperimentazioni nel campo delle tecnologie e dei sistemi e componenti del trasporto anche in via indiretta, attraverso la definizione rigorosa – all'interno di contratti innovativi estremamente dettagliati stipulati con fornitori terzi – di specifiche tecniche e tecnologiche "condizionanti", sfidanti e di assoluta eccellenza. Esempio di ciò è proprio il contratto per la fornitura dei 50 treni "ad altissima velocità", ETR 1000, aggiudicato da Trenitalia al citato raggruppamento AnsaldoBreda-Bombardier per un investimento complessivo che, come noto, supera il valore di 1,5 miliardi di euro.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2012 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2012, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

Altre Informazioni

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI (ARBITRATI, PROCEDIMENTI ANTITRUST E DELL'AUTORITÀ PER LA VIGILANZA SUI CONTRATTI PUBBLICI, CONTENZIOSI AMMINISTRATIVI)

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso del 2012.

- Con riguardo al procedimento penale n. 6679/2009 R.G.N.R. nel quale FS Logistica SpA è già costituita come responsabile civile, lo stesso è attualmente pendente in fase di dibattimento di primo grado avanti il Tribunale di Trani, nell'ambito del quale sono state ammesse le costituzioni di parte civile del comune di Molfetta e della Regione Puglia.
- In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R., pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, successivamente all'avviso della conclusione delle indagini preliminari notificato dalla Procura a giugno 2012, il Tribunale di Lucca ha proceduto, nel febbraio 2013, alla notifica del decreto di fissazione della data di inizio dell'udienza preliminare, indicata per il 25 marzo 2013, a seguito di richieste di rinvio a giudizio avanzata dal Pubblico Ministero.

Per quanto attiene alle persone fisiche, la richiesta di rinvio a giudizio è stata formulata nei confronti degli stessi soggetti e per i medesimi reati già indicati nell'avviso della conclusione delle indagini preliminari e, precisamente, nei confronti di 32 indagati (rispetto ai 38 indicati nell'informazione di garanzia del dicembre

2010), di cui 18 appartenenti al Gruppo, fra questi gli Amministratori Delegati di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA e FS Logistica SpA, per i reati di incendio colposo (artt. 423 e 449 c.p.), disastro ferroviario colposo (artt. 430 e 449 c.p.), omicidio colposo e lesioni gravi e gravissime colpose, aggravati dall'aver commesso il fatto con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (artt. 589 e 590 c.p.).

Il Pubblico Ministero ha formulato, inoltre, richiesta di rinvio a giudizio nei confronti delle Società già indicate nell'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ovvero Ferrovie dello Stato Italiane SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, FS Logistica SpA e, esterne al Gruppo FS Italiane, Cima Riparazioni SpA, GATX Rail Austria GmbH, GATX Rail Germania GmbH e Officina Jungenthal Waggon GmbH, nonché nei confronti della ulteriore Società GATX RAIL Europa GmbH (destinataria di separato avviso di conclusione delle indagini preliminari), confermando per tutte l'imputazione dell'illecito amministrativo previsto dall'art. 25 septies, commi 2 e 3 del D.Lgs. 231/2001, in relazione ai reati di omicidio colposo (art. 589 c.p.) e lesioni gravi e gravissime (art. 590 c.p.) commesse in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

In esito alla prima fase dell'udienza preliminare, escluse le costituzioni di parte civile avanzate nei riguardi delle Società imputate ex D.Lgs. 231/2001, il GUP ha disposto la citazione delle Società medesime – dunque, anche Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A. e FS Logistica S.p.A. – quali responsabili civili, su richiesta delle 119 parti civili la cui costituzione è stata ammessa nei confronti degli imputati persone fisiche.

L'udienza preliminare è stata rinviata al 3 giugno 2013, con prosecuzione nei successivi giorni del mese di giugno e all'occorrenza di luglio.

Allo stato si ritiene di non essere in grado di ipotizzare passività a carico delle Società del Gruppo FS Italiane, peraltro coperte da idonee polizze assicurative.

- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 7829/2006 R.G.N.R. – n. 2617/2007 R.G. G.I.P. del Tribunale di Lecce, nei confronti di alcuni ex dipendenti e dirigenti di Trenitalia SpA e di medici fiduciari in relazione al decesso di un dipendente avvenuto il 31 agosto 2004 per "insufficienza respiratoria acuta secondaria e pneumotorace spontaneo" lo stesso si è concluso in data 26 gennaio 2012 con la condanna di alcuni ex dipendenti ad un anno di reclusione, oltre al pagamento delle spese processuali, nonché, in solido con Trenitalia SpA quale responsabile civile, al risarcimento del danno morale *iure proprio* in favore delle parti civili.
- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 9592/2008 R.G.N.R. pendente presso il Tribunale di Milano in cui RFI SpA risulta indagata ai sensi del D. Lgs. 231/01, in merito all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori, avvenuto sul cantiere di Milano Rho – Certosa, esso è attualmente in fase dibattimentale con prossima udienza fissata in data 12 giugno 2013.
- Nell'ambito del procedimento penale n. 18772/2008 R.G.N.R. per l'incidente verificatosi presso il cantiere di Firenze Castello del 2 ottobre 2008, nel quale RFI SpA risulta indagata per responsabilità ex D. Lgs. 231/01 pendente innanzi al Tribunale di Firenze, si segnala che all'udienza del 17 dicembre 2012 il giudice ha

trasmesso gli atti alla Corte Costituzionale, in accoglimento della questione di legittimità costituzionale sollevata dalla difesa di RFI in ordine alla intervenuta costituzione in giudizio delle parti civili nei confronti degli Enti Indagati ai sensi del D. Lgs: 231/01. Il processo è sospeso fino al pronunciamento della predetta Corte Costituzionale.

- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 78261/2007 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma, aperto nei confronti dell' Amministratore Delegato di RFI, si segnala che il Pubblico Ministero ha presentato richiesta di archiviazione. Il procedimento riguardava il tema della sicurezza dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte delle carrozze.
- In relazione al procedimento penale n. 3723/2012 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Bergamo nei confronti, tra gli altri, dell'Amministratore Delegato di Trenitalia (avente ad oggetto un incidente mortale verificatosi il 18 agosto 2010 durante la partenza di un treno regionale dalla stazione di Treviglio), lo stesso è stato definito con Decreto di Archiviazione emesso il 2 febbraio 2013 dal G.I.P. del Tribunale di Bergamo per infondatezza della notizia di reato.
- Nel corso del primo semestre 2012, RFI e Trenitalia sono state iscritte nel registro degli indagati ai sensi del D. Lgs. 231/01 per violazioni in materia di sicurezza del lavoro, per l'incidento mortale del macchinista del treno 8921 verificatosi per l'impatto con un masso caduto in linea a seguito di un evento franoso di eccezionale e imprevedibile entità. Il relativo procedimento, rubricato al n. 5463/2010 R.G.N.R. pende dinnanzi al Gup di Sassari. Le società sono state citate anche come responsabili civili.
- A seguito dello svio occorso in data 26 aprile 2012 a causa del quale due convogli ferroviari collidevano all'ingresso della Stazione di Roma Termini, risulta pendente in fase di indagini presso la Procura di Roma, il procedimento penale n. 925/20132 R.G.N.R..Di recente sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari di RFI. E' ancora sottoposto a sequestro parte del materiale rotabile coinvolto nello svio.
- Infine, è stato instaurato, in data 16 novembre 2012, il procedimento penale n. 10095/2010 R.G.N.R. presso la Procura di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa attribuite ad RFI in relazione all'incidento sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI. Per gli stessi fatti la Procura di Catania aveva già aperto il procedimento penale n. 10659/2008 R.G.N.R. nei confronti di quattro dipendenti di RFI che si è concluso in primo grado con tre condanne impugnate in appello, una assoluzione ed una dichiarazione di non doversi procedere essendosi il reato estinto per morte del reo. La prossima udienza è fissata per il 23 maggio 2013. La società si è costituita – ai sensi di legge – in giudizio tramite legale esterno.

Per quanto riguarda le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti, non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto già esposto nel Bilancio consolidato 2011.

Arbitrati

Arbitrati con *General Contractor*

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, facendo rinvio per i dettagli a quanto già ampiamente esposto nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi. L'evoluzione del periodo ha evidenziato la risoluzione di una significativa parte degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai *General Contractor* di una percentuale molto ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati in larga prevalenza relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Linea Torino – Milano – Napoli

Tratta Milano-Bologna

In relazione all'arbitrato tra il *General Contractor* Cepav Uno ed RFI sono state espletate due fasi:

- 1^ fase di CTU con emissione del Lodo parziale in data 2 agosto 2012 che ha riconosciuto al *General Contractor* Cepav Uno, a fronte di una richiesta complessiva di 613 milioni di euro, un importo di circa 54 milioni di euro (di cui circa 40,1 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 14,1 milioni di euro per interessi) di cui 48 milioni di euro capitalizzabili sul valore delle opere e circa 6 milioni di euro di quota interessi già stanziati in apposito fondo;
- 2^ fase di consulenza tecnica, relativamente alla richiesta per *oneri da ritardo e/o* anomalo andamento lavori, a seguito della quale, con ordinanze in data 24.1 e 20.3.2013, il Collegio arbitrale ha formulato ulteriori quesiti di CTU.

In data 7 febbraio 2013 RFI ha provveduto al pagamento dell'importo di circa 54 milioni di euro di cui al Lodo parziale del 2 agosto 2012

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013.

Nuove Domande di Arbitrato

In data 27 novembre 2012 il Consorzio Cepav Uno ha notificato per importi rilevanti ad RFI tre ulteriori Atti di accesso all'arbitrato ai sensi dell'art. 27 della Convenzione TAV-Cepav Uno/ENI del 15 ottobre 1991. In merito alle suddette nuove domande arbitrali il Consiglio di Amministrazione di RFI, nella seduta del 13 dicembre 2012, ha deliberato affinché le domande arbitrali vengano contrastate adottando tutte le azioni necessarie, conferendo a tal fine il più ampio mandato all'Amministratore Delegato ad operare di conseguenza ed a porre in essere ogni iniziativa volta alla piena tutela degli interessi della società.

Al riguardo è allo stato pendente il contenzioso cautelare attivato da RFI presso il Tribunale di Roma.

Tratta Bologna-Firenze

Come già descritto nel Bilancio consolidato 2011, con il Lodo emesso in data 27 gennaio 2012 il Collegio Arbitrale ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo totale di 25,4 milioni di euro (pari al 4,8% della somma capitale richiesta) di cui 24,79 milioni di euro capitalizzabili sul valore delle opere e 0,57 milioni di euro di quota interessi di cui 0,52 milioni di euro già stanziati in apposito fondo. In data 10 aprile 2012 RFI ha provveduto al pagamento dell'importo.

Il Lodo è passato in giudicato.

Tratta AV/AC Torino – Milano

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI – FIAT

In merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara-Milano e rispetto a quanto già indicato nei Bilanci consolidati precedenti – in data 23 marzo 2012 RFI ha nominato il proprio nuovo arbitro e in data 21 giugno 2012 il Presidente del Consiglio di Stato ha designato il terzo arbitro con funzioni di Presidente del Collegio Arbitrale.

Dopo lo svolgimento della CTU ed il deposito degli scritti difensivi finali si è in attesa della fissazione di udienza da parte del Collegio arbitrale.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 19 luglio 2013.

Tratta Roma-Napoli

In data 15 giugno 2012 il Collegio Arbitrale, ha emesso il Lodo Arbitrale definitivo in merito all'arbitrato 2008 con il *General Contractor* Iricav Uno.

In data 13 luglio 2012 il Consorzio Iricav Uno ha intimato, anche ex art. 1219 c.c., di dare esecuzione al Lodo chiedendo l'erogazione di un importo di 86,6 milioni di euro, di cui 76,3 milioni di euro per sorte e rivalutazione e 10,3 milioni di euro per interessi (a fronte di un *petitum* pari a 437 milioni di euro) importo comprensivo anche dei capi di condanna non quantificati espressamente dal Lodo.

RFI, avendo riscontrato gravi e plurimi vizi del Lodo, in data 8 febbraio 2013 ha impugnato il Lodo Parziale presso la Corte di Appello di Roma con contestuale richiesta di sospensione dell'efficacia del Lodo medesimo e non ha proceduto al relativo pagamento. Tale lodo è stato reso esecutivo ex art. 825 cpc dal General Contractor in forza di Decreto del Presidente del Tribunale di Roma in data 20 marzo 2013 e notificato a RFI in data 28 marzo 2013.

Con Atto di precetto notificato in data 16.4 p.v. il Consorzio Iricav Uno ha intimato a RFI di pagare il complessivo importo di circa euro 55,7 milioni di euro relativo ai capi di condanna quantificati dal Lodo definitivo; pagamento allo stato non ancora effettuato da RFI in attesa dell'udienza del 28.5.2013.

Nuova Domanda di Arbitrato

In data 27 novembre 2012 il Consorzio Iricav Uno ha notificato ad RFI un ulteriore Atto di accesso all'arbitrato ai sensi dell'art. 27 della Convenzione TAV-Iricav Uno/IRI del 15 ottobre 1991.

Anche in merito alla suddetta nuova domanda arbitrale il Consiglio di Amministrazione di RFI, nella seduta del 13 dicembre 2012, ha deliberato affinché la stessa venga contrastata adottando tutte le azioni necessarie, conferendo a tal fine il più ampio mandato all'Amministratore Delegato ad operare di conseguenza ed a porre in essere ogni iniziativa volta alla piena tutela degli interessi della Società.

Al riguardo è allo stato pendente il contenzioso cautelare attivato da RFI presso il Tribunale di Roma.

Verona - Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Verona-Padova

Relativamente al procedimento arbitrale avviato in data 1 febbraio 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV, in data 26 marzo 2012 è stato emesso lodo definitivo, che ha accolto le tesi di RFI in relazione alle più rilevanti richieste risarcitorie avanzate dal *General Contractor*, accogliendo solo parzialmente la domanda subordinata del Consorzio al risarcimento del danno. Deve segnalarsi inoltre il fatto che il Lodo non ha dichiarato lo scioglimento della Convenzione richiesto dalla società ex L.40/2007, anche alla luce della normativa di riferimento frattanto intervenuta (L.133/2008). Al riguardo sono in corso a cura della società e della Capogruppo le necessarie interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In data 15 giugno 2012, in attuazione a quanto stabilito dal suddetto Lodo e con espressa riserva di impugnazione del Lodo medesimo, la società ha corrisposto al *General Contractor* un importo pari a 11,2 milioni di euro, comprensivo di interessi legali, di cui 9 milioni già stanziati in apposito fondo.

In data 11 maggio 2013 è scaduto il termine per l'impugnazione del Lodo; al riguardo RFI si è determinata a non proporre impugnazione; allo stato non risulta pervenuta impugnazione neanche da parte del Consorzio Iricav Due.

Terzo Valico dei Giovi

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale nel gennaio 2007 dal Consorzio COCIV nei confronti della ex-TAV, a seguito dell'Atto Integrativo sottoscritto tra COCIV e RFI l'11 novembre 2011, la cui efficacia è intervenuta il 2 aprile 2012, il Consorzio COCIV, anche in nome e/o per conto delle Consorziato, ha rinunciato alla domanda di risoluzione del rapporto contrattuale e a tutte le pretese risarcitorie fatte valere nel giudizio arbitrale.

Per effetto di tale rinuncia, il Procedimento Arbitrale in corso riguarda solo le attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, come già indicato nel Bilancio consolidato 2011. Dopo lo svolgimento della CTU, il deposito degli scritti difensivi finali e successiva udienza di discussione, si è in attesa dell'emissione del Lodo da parte del Collegio arbitrale.

Il termine per l'emissione del Lodo è fissato al 7 luglio 2013.

Altri Arbitrati

Si segnala infine la domanda di arbitrato presentata dalla società Strabag (già ADANTI SpA, Capogruppo raggruppamento imprese composto da: Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) riguardante n. 54 riserve per complessivi 76.525.438,73 euro di *petitum* relative alla Convenzione 116/2004 del 5 novembre 2004 – Raddoppio della linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci nel tratto Decimomannu-S.Gavino. In data 20 settembre 2012 il Collegio, a definizione del procedimento arbitrale in esame, ha così definitivamente pronunciato:

- accoglie parzialmente le domande di Strabag, condannando RFI a corrispondere in favore della stessa la complessiva somma di 41.722.571,14 euro (di cui 30.293.720,25 euro a titolo di sorte ed 11.428.850,89 euro per interessi legali e/o moratori e/o rivalutazione) oltre interessi legali dalla data della pronuncia sino all'effettivo soddisfo, respingendo ogni altra domanda collegata ad ulteriori riserve;

- dispone che le spese di funzionamento del Collegio Arbitrale, il compenso dei C.T.U. , gli onorari degli Arbitri ed il compenso per i segretari siano posti definitivamente a carico per 2/3 di RFI e per 1/3 a carico di Strabag.

In data 21 dicembre 2012 RFI ha notificato a Strabag l'atto di impugnazione del Lodo in oggetto avanti la Corte di Appello di Roma: RFI si è costituita in giudizio. Il 30 aprile u.s. si è tenuta l'udienza di comparizione avanti la Corte di Appello e, in tale sede, RFI ha insistito per la richiesta di sospensione dell'esecutorietà del lodo, nel frattempo concessa dal Presidente del Tribunale di Roma con provvedimento reso il 23 aprile 2013.

Poiché, però, i tempi della Corte d'Appello potrebbero essere lunghi per la decisione su tale profilo, si è deciso di procedere comunque alla immediata proposizione dell'opposizione avverso il provvedimento del Presidente del Tribunale di Roma.

Riepilogando gli eventi del 2012 quindi, a fronte di richieste pari a 2.274 milioni di euro sono stati riconosciuti alle controparti 90,6 milioni di euro di cui 72,8 milioni capitalizzati sul valore delle opere, e 17,8 milioni di euro spesi (15,5 milioni di euro dei quali già stanziati in apposito fondo).

Per gli arbitrati in corso alla data del 31 dicembre 2012 – a valle degli specifici approfondimenti effettuati per ognuno di essi e ad esclusione degli appositi stanziamenti, operati per gli importi, evidenziati e stimati sulla base degli eventi registrati di cui sopra – anche in base ai pareri di legali incaricati di curare gli interessi del Gruppo nell'ambito di contenziosi arbitrali di cui sopra, si è ritenuto che non appaiano ricorrere le tre condizioni che i principi contabili internazionali (IAS 37) assumono necessarie per procedere ad accantonamenti di bilancio. In particolare: alla data di chiusura di bilancio non esistono obbligazioni attuali nei confronti dei *General Contractor* (di seguito GC) in relazione ai suddetti arbitrati; in termini valutativi non si ritiene probabile che vengano accolte le domande dei GC; peraltro, gli eventuali importi che dovessero essere riconosciuti a favore dei GC non possono essere oggetto di attendibili stime in ragione del fatto che le richieste avanzate a più riprese hanno subito oscillazioni di importo molto significativo che non consentono una valutazione quantitativa delle ragioni portate in arbitrato considerando che i collegi arbitrali non si sono ancora espressi su numerose eccezioni giuridiche formulate da RFI nei diversi arbitrati che, laddove accolte, si ritengono idonee ad escludere e/o ridurre un eventuale riconoscimento ai GC.

Altri procedimenti

Procedimento dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici

Con riferimento alle Deliberazione n. 80 del 14 settembre 2011, relativa agli interventi sul c.d. "asse orizzontale", nel rinviare a quanto già esposto nel Bilancio 2011, si precisa che, con particolare riferimento al tema dei cd. "ribassi d'asta", anche a seguito dell'audizione di RFI e dei General Contractor Cepav Due e COCIV tenutasi presso l'AVCP in data 18 luglio 2012, e di specifica Deliberazione (n. 91/2012) assunta dal Consiglio dell'Autorità, l'Autorità medesima, con comunicazione datata 9.4.2013, ha chiesto a RFI ulteriori elementi conoscitivi di carattere tecnico-economico.

In merito alle criticità riscontrate nei precedenti esercizi sulle altre tratte e Nodi, non si segnalano sviluppi significativi intervenuti nel corso del 2012 rispetto a quanto già descritto nei precedenti bilanci a cui si fa riferimento

Procedimento Antitrust: A436 – Arenaways SpA/RFI, FS /Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri.

Con provvedimento del 25 luglio 2012 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha deliberato di irrogare, in solido alle imprese Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA., una sanzione pari a 100 mila euro, nonché una sanzione di 200 mila euro in solido alle società Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Trenitalia SpA. All'esito

dell'attività istruttoria, i cui contenuti sono tracciati nel bilancio 2011, l'Autorità ha riscontrato un abuso di posizione dominante, che, considerato il carattere di novità della condotta contestata, ha tuttavia condotto all'applicazione di sanzioni di importo contenuto. Le sanzioni sono state pagate da RFI e Trenitalia nei termini previsti. Il provvedimento finale reso dall'Autorità è stato impugnato, anche da FS, dinanzi al TAR Lazio ed il giudizio è tutt'ora pendente l'udienza di merito si è tenuta l'8 maggio 2013, si è in attesa della sentenza.

Sconto ex DM. 44T/2000 (cd. "Sconto K2") - Ricorso al Consiglio di Stato

Con riferimento ai ricorsi promossi davanti al Tar Lazio dalle Imprese Ferroviarie (IF) operanti nel settore cargo, avverso la disapplicazione dello "Sconto K2", in data 6 ottobre 2011, si è tenuta l'udienza per la discussione del merito dei ricorsi.

In data 13 aprile 2012 sono state depositate le sentenze n. 3393/2012, n. 3394/2012, n. 3392/12, n. 3390/12 con le quali il TAR Lazio ha accolto i ricorsi proposti dalle IF e per l'effetto ha annullato il D.M. 92/T dell'11 luglio 2007 e il Provvedimento dell'U.R.S.F. n. 300/URSF/Segr. del 15 ottobre 2007.

Avverso tali sentenze hanno proposto altrettanti atti di appello, con istanza di sospensione delle sentenze appellate, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI SpA.

In data 31 luglio 2012, il Consiglio di Stato ha rinviato la decisione al merito, fissando le udienze per la discussione al 9 ottobre 2012, senza pronunciarsi sull'istanza cautelare.

All'esito della pubblica udienza del 9 ottobre 2012, il Consiglio di Stato, con sentenze n.1107, n.1.108, n.1.109 e n.1.110 del 22 febbraio 2013, ha respinto i ricorsi presentati da RFI e dall'URSF avverso la sentenza del TAR Lazio che avevano annullato il DM 92T e il provvedimento dell'URFS n. 300 del 15 ottobre 2007 e, quindi, per l'effetto ha confermato l'annullamento dei citati provvedimenti.

Procedimento AGCM A389 (locomotori noleggiati) – Ricorso al Consiglio di Stato

Il giudizio in esame trae origine dall'impugnazione dinanzi al TAR Lazio, da parte delle IF, della delibera del 15/10/2009, resa dall'AGCM nell'ambito del procedimento A389, con cui era stata confermata la corretta interpretazione del contenuto degli impegni assunti da RFI e FS nel corso del procedimento medesimo.

In particolare l'AGCM, con la gravata delibera, aveva confermato che il testo degli impegni assunti (cd. "Opzione 2") non prevedeva il riconoscimento di costi sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggiati dalle IF.

In data 5 aprile 2012 è intervenuta la sentenza n. 3128 con cui il TAR Lazio, con riferimento all'Opzione 2, ha ritenuto errata l'interpretazione ed applicazione del contenuto degli impegni da parte di RFI SpA e dell'AGCM che, con il provvedimento impugnato, aveva escluso il riconoscimento, tra i costi rimborsabili, di quelli sostenuti per l'attrezzaggio dei locomotori noleggiati.

La sentenza del TAR Lazio è stata impugnata innanzi al Consiglio di Stato, con altrettanti atti di appello, da RFI, dall'AGCM – con istanza di sospensione della sentenza impugnata – e dalle IF.

Il Consiglio di Stato, in data 1 agosto 2012, ha pronunciato l'Ordinanza n. 3087 sul ricorso in appello presentato dall'AGCM accogliendo l'istanza cautelare e, per l'effetto, sospendendo l'esecutività della sentenza impugnata.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2012

valori in milioni di euro

	RFI		Grandi Trenitalia	Stazioni	Busitalia	FS Logistica	Cemat	Totale
Conto esercizio								
Contratto di Programma	1.110							1.110
Altri dallo Stato			7			1	1	9
Da Enti pubblici territoriali					3			3
In attesa di destinazione	101	(*)						101
Conto investimento								
Da Stato	4.047	(**)		25				4.072
Da Enti pubblici territoriali			6		4			10
Trasferimenti Unione Europea	114		3					117
Totale	5.372		16	25	6	1	1	5.421

(*) Si tratta di trasferimenti contabilizzati ad acconti in attesa di destinazione; (**) Non includono i trasferimenti attualizzati pari a 3.035 milioni di euro (trasferimenti complessivi pari a 4.000 milioni di euro per gli esercizi dal 2012 al 2021), di cui al decreto 47339 del 1 giugno 2011, ma solo la quota di competenza dell'anno pari a 400 milioni di euro; non includono i trasferimenti attualizzati pari a 833 milioni di euro (trasferimenti complessivi pari a 1.119 milioni di euro per gli esercizi dal 2013 al 2027) di cui alla legge 443/2001 (cd. Legge Obiettivo)

Decreto Legislativo 231/2001

Il vigente Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo definito per gli effetti di cui al Decreto Legislativo n. 231/2001 è stato aggiornato a fronte di varianti sopraggiunte nella normativa di legge e nell'assetto organizzativo interno.

Le società del Gruppo hanno svolto le verifiche necessarie a valutare il funzionamento e l'osservanza dei propri modelli e di quelli delle società da queste controllate; tali verifiche hanno permesso di concludere per una sostanziale adeguatezza dei modelli organizzativi e per una gestione rassicurante dei possibili rischi di reato.

Legge 262/05

Come noto, su specifica indicazione del MEF, nell'ottica dell'adozione di sistemi di *Governance* sempre più evoluti ed equiparati a quelli delle società quotate, è stata introdotta a partire dal 2007, la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Il Dirigente Preposto ha definito ed implementato, all'interno del Gruppo, il modello di gestione della *compliance* alla legge 262 seguendo un approccio basato su *standard* di riferimento internazionale (c.d. Co.S.O. *Framework*).

Il sistema disegnato prevede la formalizzazione ed il continuo aggiornamento di apposite procedure amministrativo - contabili con la definizione dei ruoli e delle relative responsabilità in termini di controlli atti a ridurre i rischi di errore sull'informativa finanziaria. Alla data della presente Relazione risultano emanate, all'interno del Gruppo, oltre 280 procedure amministrativo-contabili.

La verifica dell'efficacia del sistema dei controlli posti a presidio dei rischi con impatto rilevante sull'informativa economico-finanziaria avviene annualmente attraverso un'attività di *testing* che si basa su metodologie standard di *audit* ed è svolta da un *team* specialista a supporto del Dirigente Preposto.

In considerazione della complessità e capillarità del Gruppo, in termini di attori e di processi coinvolti, e per un rafforzamento ed una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane ha ritenuto opportuno promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali società controllate. Risultano, pertanto, istituiti i Dirigenti Preposti nelle seguenti realtà societarie: RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Grandi Stazioni SpA., Centostazioni S.p.A., FS Logistica S.p.A. e Busitalia – Sita Nord Srl.

I Dirigenti Preposti citati, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, attestano annualmente, sulla base di un modello di Attestazione che riflette sostanzialmente quello previsto dalla regolamentazione Consob in attuazione della legge 262:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento (mettendo in evidenza eventuali aspetti di rilievo emersi);
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la conformità del bilancio medesimo ai principi contabili di riferimento e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Analoga Attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato del Gruppo e sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane da parte dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto e della Capogruppo.

La Capogruppo ha disposto inoltre per tutte le società controllate, le quali non abbiano un proprio Dirigente Preposto, che le situazioni contabili annuali, siano accompagnate da un'Attestazione interna (con contenuto similare alle precedenti attestazioni citate), firmata dal Responsabile Amministrativo delle entità indicate ed inviata al proprio Amministratore Delegato, al Dirigente Preposto della Capogruppo e al Dirigente Preposto della propria controllante, ove presente.

In relazione all'esercizio 2012, si segnala altresì l'avvio dell'implementazione del modello di controllo sull'informativa finanziaria anche all'interno del gruppo tedesco Netinera, attraverso l'emanazione di procedure amministrativo contabili sulle società ed i processi più rilevanti, la valutazione dei rischi associati ad ulteriori processi rilevanti con la metodologia del *Control Risk Self Assessment* e la definizione del modello dei flussi informativi a regime, all'interno del gruppo tedesco e verso la Capogruppo FS Italiane.

Il modello di *Governance* 262 del Gruppo è inoltre in fase di evoluzione, in particolare, per l'introduzione dei modelli di Segregation of Duties (SoD) e di IT *General Computer Controls* (ITGC).

In particolare, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A, al fine di garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o concentrazione di attività critiche su un unico soggetto, ha definito il Modello di controllo operativo sui sistemi e/o processi (Modello SoD), ha attivato il Modello nell'ambito dei propri processi a supporto dell'informativa finanziaria e sta supportando le principali società del Gruppo nell'attuazione dello stesso con riferimento ai processi di competenza.

Il Modello IT *General Computer Controls* (ITGC) permetterà invece di attivare un controllo sui processi IT atto a rendere ancora più efficace il sistema di controllo interno sul *reporting* finanziario, contribuendo affinché i dati prodotti dai sistemi non siano manipolati o manipolabili e quindi minimizzando gli errori di informativa.

Come si evince da quanto sin qui esposto, l'attività svolta fino ad oggi, a partire dalla data di nomina del Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., ha permesso di rafforzare il sistema di controllo interno relativo

all'informativa finanziaria all'interno del Gruppo, creando un meccanismo di verifiche periodiche di operatività dei controlli e di continuo aggiornamento delle regole, permettendo di cogliere opportunità di miglioramento dei processi e promuovendo fortemente la cultura del controllo all'interno del Gruppo.

Settori operativi del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ

Il Gruppo FS Italiane opera attraverso le sue controllate in 4 settori operativi: Trasporto; Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri servizi.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di *performance* economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nel paragrafo 46 delle note al bilancio, cui si rimanda.

Nel seguito viene commentato l'andamento gestionale 2012 delle principali società facenti parte dei singoli settori.

Trenitalia SpA (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	5.498,00	5.708,05	(210,1)	(3,7)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.350,26	1.391,10	(40,8)	(2,9)%
Risultato operativo (EBIT)	418,30	496,25	(78,0)	(15,7)%
Risultato d'esercizio	206,50	156,37	50,1	32,1%
Investimenti	1.120,54	861,29	259,3	30,1%
Posizione finanziaria netta	6.335,10	5.854,00	481,1	8,2%
Mezzi propri	1.912,93	1.818,61	94,3	5,2%
Consistenza finale di personale	34.819	36.700	(1.881)	(5,1)%

Principali indici	2012	2011
ROE	11,7%	9,4%
ROI	5,2%	6,3%
ROS (EBIT MARGIN)	7,6%	8,7%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	24,6%	24,4%
DEBT/EQUITY	3,31	3,22

Trenitalia SpA in continuità con gli ultimi anni, ha visto anche nel 2012 un significativo incremento del Risultato Netto, rispetto all'esercizio precedente (+50,1 milioni di euro, pari al +32%).

La società esprime la propria piena operatività nell'ambito delle tre principali tipologie di servizio fornite:

- Servizi ai Passeggeri Media e Lunga Percorrenza;
- Servizi ai Passeggeri Trasporto Regionale;
- Servizi alle Merci.

Di seguito si commentano brevemente gli elementi che hanno caratterizzato le *performance* 2012 prodotte dalle *business unit* societarie.

Attraverso la BU **Trasporto Passeggeri a Media e Lunga Percorrenza** Trenitalia SpA fornisce servizi per la mobilità di viaggiatori in ambito nazionale ed internazionale. Il 2012 è stato caratterizzato da una riduzione dei ricavi da Traffico nel

Segmento Mercato del 2,3% e una riduzione del 25,3% nel servizio Universale. Infatti è da segnalare nel Segmento Mercato l'incremento dei ricavi grazie al potenziamento dell'offerta sul sistema AV, mentre si registra una riduzione nei servizi a basso rendimento per la razionalizzazione di alcuni treni *Intercity* per i quali il carico medio è particolarmente sfavorevole.

Il segmento Universale invece, sconta il progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza verso sistemi di trasporto alternativi, comunque in linea con quanto già avvenuto in Europa.

Il **Trasporto Passeggeri "Regionale"** si occupa del servizio di mobilità viaggiatori in ambito locale. Nel 2012 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 6,14%, pari a 45 milioni di euro, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe regionali mediamente aumentate del 7%, a fronte di una contrazione dei volumi pari allo 0,8% legata alla riduzione dei servizi offerti (-1,9%) così come richiesto dalle Regioni committenti.

Il **Settore "Cargo"** fornisce servizi per la mobilità merci nazionale ed internazionale. Nel corso del 2012 la Divisione "Cargo" ha registrato ricavi da traffico per 494 milioni di euro con una diminuzione del 5,9% rispetto al 2011. I settori di *business*, che seguono le aree merceologiche di riferimento sono rappresentati da: *Business Convenzionale* e *Business Combinato*.

Le spedizioni a treno Completo - *Business Convenzionale* - hanno fatto registrare nel 2012 una riduzione dei volumi rispetto al 2011 in termini di treni-km per effetto della flessione dei traffici internazionali in parte bilanciata da traffici nazionali a lunga percorrenza.

Anche i dati di traffico ferroviario del *Business Combinato Nazionale/Internazionale* presentano una contrazione nel traffico internazionale (-16% per i treni km e -9,6% il fatturato) tuttavia la crescita del traffico nazionale di treni-km prodotti (+19,6%) è riuscita a controbilanciare le perdite di traffici internazionali realizzando un complessivo aumento dei volumi (+3,5%) e del fatturato (+2,3%).

Busitalia-Sita Nord Srl (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	110,47	68,49	42,0	61,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	6,45	4,09	2,4	57,7%
Risultato operativo (EBIT)	2,09	1,72	0,4	21,5%
Risultato d'esercizio	0,12	0,34	(0,2)	(64,7)%
Investimenti	1,19	4,18	(3,0)	(71,5)%
Posizione finanziaria netta	6,70	4,63	2,1	44,7%
Mezzi propri	24,60	25,74	(1,1)	(4,4)%
Consistenza finale di personale	897	939	(42)	(4,5)%

Principali indici	2012	2011
ROE	0,5%	2,7%
ROI	6,8%	11,3%
ROS (EBIT MARGIN)	1,9%	2,5%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	5,8%	6,0%
DEBT/EQUITY	0,27	0,18

Busitalia-Sita Nord Srl è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane operante nel settore del trasporto pubblico su gomma. In tale ambito, la società svolge la propria attività in varie aree di *business*, quali il trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, autolinee a lunga percorrenza (nazionali ed internazionali), turismo e noleggi.

Busitalia, nasce nel maggio 2011 dall'atto di fusione inversa della controllante Sogin Srl (detenuta al 100% da FS Italiane) nella controllante Sita SpA (detenuta per il 100% della Sogin Srl) e del contestuale atto di scissione parziale non proporzionale di Sita SpA.

La società ha registrato un utile netto di 118 mila euro e ricavi per 110 milioni di euro derivanti principalmente da mercato, da contratti di servizio con le Regioni, Province e Comuni oltre che ricavi derivanti da Contratti di Servizi aggiuntivi con gli stessi concedenti e riferiti alle sole Direzioni regionali del Veneto e della Toscana. La società nel corso dell'esercizio 2012 con i relativi *partners* strategici si è aggiudicata la gara indetta dal comune di Firenze per l'acquisto della società ATAF Gestioni Srl quest'ultima beneficiaria del ramo d'azienda, riveniente dalla società ATAF Spa, strutturato per lo svolgimento del trasporto pubblico locale nell'area fiorentina.

Gruppo Netinera Deutschland (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	438,68	379,38	59,3	15,6%
Margine operativo lordo (EBITDA)	35,30	37,41	(2,1)	(5,6)%
Risultato operativo (EBIT)	6,00	12,86	(6,9)	(53,3)%
Risultato d'esercizio	(16,24)	(8,60)	(7,6)	88,8%
Investimenti	58,19	15,04	43,2	>200%
Posizione finanziaria netta	298,42	223,64	74,8	33,4%
Mezzi propri	24,72	42,30	(17,6)	(41,6)%
Consistenza finale di personale	2.334	2.404	(70)	(2,9)%

Principali indici	2012	2011
ROE	(100,4)%	(33,8)%
ROI	2,0%	9,6%
ROS (EBIT MARGIN)	1,4%	3,4%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	8,0%	9,9%
DEBT/EQUITY	12,07	5,29

Il 25 febbraio 2011, il gruppo Arriva Deutschland, è stato acquistato dalla società "veicolo" FS 2 Move GmbH, detenuta al 51% da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e al 49% dal Fondo di investimento Cube Infrastructure SCA; successivamente, alla fine di agosto scorso, la stessa FS 2 Move GmbH ha incorporato Netinera Deutschland GmbH (nuovo nome, assunto a marzo 2011 dalla capogruppo di Berlino), assumendone nel contempo la denominazione.

L'attuale gruppo Netinera svolge principalmente attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco, attraverso circa 50 società partecipate. Nel gruppo sono effettuate anche attività su tratte internazionali verso la Repubblica Ceca, la Polonia e i Paesi Bassi.

Oltre ai servizi di trasporto passeggeri e merci, il gruppo opera servizi di manutenzione e *revamping* dei veicoli.

Nel corso del 2012 il gruppo Netinera ha registrato ricavi per circa 438 milioni di euro, a fronte di costi per 403 milioni di euro, registrando un EBITDA di 35 milioni di euro. Dopo ammortamenti per 29 milioni di euro e oneri finanziari per 24 milioni di euro (sostanzialmente verso i soci) la società registra perdite per 16 milioni di euro.

Venendo per completezza di informazione al bilancio di esercizio 2012 della capogruppo Netinera Deutschland GmbH, redatto – a differenza del relativo consolidato di gruppo – secondo il codice civile ed i principi contabili tedeschi, la perdita di esercizio consolidata risulta pari a 16 milioni di euro contro i 38 milioni di perdita a fine 2011. Tale perdita è caratterizzata da una componente operativa con segno negativo di 7 milioni di euro (5 milioni negativi a fine 2011), da una componente legata agli oneri finanziari negativa per 16 milioni di euro (14 milioni a fine 2011) e da una componente molto specifica, positiva per 7 milioni di euro, legata espressamente alle norme civilistiche tedesche che vede l'assorbimento da parte della capogruppo nel proprio bilancio dei risultati civilistici delle controllate con cui sono stati sottoscritti contratti pluriennali in tal senso (c.d. "*profit/loss transfer agreements*"), che nel precedente esercizio era negativa per 19 milioni di euro.

FS Logistica SpA (Settore Trasporto)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	86,02	116,08	(30,1)	(25,9)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	(7,94)	(5,47)	(2,5)	45,2%
Risultato operativo (EBIT)	(13,65)	(7,72)	(5,9)	76,8%
Risultato d'esercizio	(17,07)	(18,55)	1,5	(8,0)%
Investimenti	3,91	2,01	1,9	94,5%
Posizione finanziaria netta	101,49	87,20	14,3	16,4%
Mezzi propri	107,14	124,46	(17,3)	(13,9)%
Consistenza finale di personale	151	189	(38)	(20,1)%

Principali indici	2012	2011
ROE	(13,7)%	(13,1)%
ROI	(6,5)%	(3,8)%
ROS (EBIT MARGIN)	(15,9)%	(6,7)%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	(9,2)%	(4,7)%
DEBT/EQUITY	0,95	0,70

FS Logistica SpA sviluppa la propria offerta nei comparti della logistica curandone la progettazione, produzione, gestione e vendita. I settori di attività principali sono la petrolchimica, ambiente e territorio (BU ICA – Industria, Chimica e Ambiente), quello dei grandi clienti istituzionali (BU Omniaexpress) e il siderurgico (BU Siderurgia). La Società si occupa anche di progettazione e realizzazione di infrastrutture logistiche su *asset* di proprietà, attraverso la struttura organizzativa Gestione e Sviluppo *Asset*, al fine di valorizzare il patrimonio aziendale attraverso investimenti mirati alla riqualificazione delle aree.

Il 1° giugno 2012 è stato trasferito il ramo d'azienda relativo alle attività di trasporto combinato marittimo e terrestre *door-to-door* nazionale ed internazionale (BU Italcontainer). La cessione rientra nel processo di semplificazione all'assetto organizzativo dei servizi alle merci del Gruppo FS Italiane, rappresentato dalla concentrazione in un unico soggetto, individuato in Cemat SpA, di tutte le attività del Gruppo inerenti la filiera del trasporto intermodale.

In data 1° aprile 2013 è avvenuto il trasferimento a Trenitalia del business e delle risorse della BU Industria-Chimica e Ambiente.

Il Risultato netto 2012, negativo per 17 milioni di euro, registra un miglioramento rispetto allo scorso anno. Sull'andamento negativo pesano ancora risultati fortemente negativi rilevati nel settore del trasporto combinato, dove operava la BU Italcontainer, ancora presente nei primi cinque mesi dell'esercizio 2012.

RFI SpA (Settore Infrastruttura)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	2.663,35	2.537,50	125,9	5,0%
Margine operativo lordo (EBITDA)	376,76	239,84	136,9	57,1%
Risultato operativo (EBIT)	246,25	112,84	133,4	118,2%
Risultato d'esercizio	159,99	98,10	61,9	63,1%
Investimenti	2.835,23	3.038,57	(203,3)	(6,7)%
Posizione finanziaria netta	2.310,17	2.054,47	255,7	12,4%
Mezzi propri	33.033,10	33.358,28	(325,2)	(1,0)%
Consistenza finale di personale	27.101	28.120	(1.019)	(3,6)%

Principali indici	2012	2011
ROE	0,5%	0,3%
ROI	0,7%	0,3%
ROS (EBIT MARGIN)	9,2%	4,4%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	14,1%	9,5%
DEBT/EQUITY	0,07	0,06

RFI SpA è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima. Nel corso del 2012 la società ha registrato maggiori ricavi da pedaggio derivanti da maggiori volumi di traffico sostenuti sulla rete AV/AC a fronte di una contrazione dei ricavi derivanti dalla gestione immobiliare e degli altri proventi. La *performance* perseguita dalla società nel corso del 2012 risulta inoltre influenzata dalla riduzione del costo del personale, a seguito del proseguimento dell'opera di contenimento degli organici.

Italferr SpA (Settore Infrastruttura)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	152,79	162,33	(9,5)	(5,9)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	25,91	14,27	11,6	81,6%
Risultato operativo (EBIT)	22,09	9,16	12,9	141,2%
Risultato d'esercizio	12,97	1,52	11,5	>200%
Investimenti	2,85	10,63	(7,8)	(73,2)%
Posizione finanziaria netta	(10,72)	29,53	(40,3)	(136,3)%
Mezzi propri	57,08	48,69	8,4	17,2%
Consistenza finale di personale	1.206	1.248	(42)	(3,4)%

Principali indici	2012	2011
ROE	28,0%	3,1%
ROI	35,5%	17,1%
ROS (EBIT MARGIN)	14,5%	5,6%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	17,0%	8,8%
DEBT/EQUITY	(0,19)	0,61

Italferr SpA è la società di servizi d'ingegneria del Gruppo FS Italiane che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d'appalto e attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del Gruppo. Italferr SpA è fortemente impegnata anche nella progettazione e nella realizzazione di opere compatibili a livello ambientale e con i bisogni e le attese espresse dalla collettività. In quest'ottica, si è dotata di un Sistema di Gestione integrato per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e Sicurezza.

Il 2012 si chiude con un risultato netto positivo, il migliore dell'ultimo triennio, che ha superato ampiamente i 13 milioni di euro, mentre l'EBITDA sfiora i 26 milioni di euro, con una crescita di circa 11,5 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. Un apporto determinante alla positiva performance è stato dato sia dalla formalizzazione di nuovi incarichi con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e con le Ferrovie Rumene, sia dalla conclusione di attività a costi inferiori rispetto alle attese, con conseguente significativo miglioramento dei margini di commessa.

Gli eventi positivi che hanno caratterizzato l'andamento del 2012 hanno permesso alla società di controbilanciare la perdita di volumi di produzione (-5,6%, in termini di ore a commessa, rispetto al 2011) principalmente dovuta alla flessione delle risorse pubbliche, conseguenza della delicata fase economica che stanno attraversando l'Italia e, in generale, i Paesi dell'eurozona.

Gruppo Grandi Stazioni (Settore Immobiliare)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	199,75	216,48	(16,7)	(7,7)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	48,54	68,89	(20,4)	(29,5)%
Risultato operativo (EBIT)	36,23	53,95	(17,7)	(32,8)%
Risultato d'esercizio	20,51	31,63	(11,1)	(35,2)%
Investimenti	42,90	34,80	8,1	23,3%
Posizione finanziaria netta	163,44	168,16	(4,7)	(2,8)%
Mezzi propri	166,10	160,99	5,1	3,2%
Consistenza finale di personale	267	259	8	3,1%

Principali indici	2012	2011
ROE	13,4%	23,2%
ROI	11,0%	16,6%
ROS (EBIT MARGIN)	18,1%	24,9%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	24,3%	31,8%
DEBT/EQUITY	0,98	1,04

Il gruppo Grandi Stazioni, oltre alla capogruppo, opera attraverso due controllate: la Grandi Stazioni Ceska Republika Sro (51%), con sede a Praga, e la Grandi Stazioni Ingegneria Srl (100%).

Si riportano di seguito i valori relativi al bilancio consolidato del gruppo, che riflettono in sostanza i valori del bilancio individuale della Capogruppo, Grandi Stazioni SpA, società di servizi del Gruppo FS Italiane incaricata di riqualificare e gestire i 13 principali scali ferroviari italiani.

Il contratto di affidamento dei complessi di stazione – per una durata di 40 anni a decorrere dall'anno 2000 - e di 30 anni, per quelli nella Repubblica Ceca, gestiti dalla controllata di Praga - prevede la gestione unitaria e la riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni.

Nel corso dell'esercizio il gruppo Grandi Stazioni ha confermato, anche se in misura minore, i risultati positivi degli esercizi precedenti ed ha proseguito i suoi progetti di investimento. Sono continuati, infatti, i lavori di riqualifica delle opere interne principalmente nelle stazioni di Bari, Bologna, Firenze, Genova Brignole e Principe, Palermo e Venezia Mestre e S. Lucia e sono finiti i lavori relativi alla parte commerciale del Palazzo ex compartimentale di Venezia S. Lucia. Relativamente alle opere esterne, sono proseguiti i lavori relativi alla Videosorveglianza e nelle stazioni di Bari, Firenze, Genova Brignole e Principe, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Venezia Mestre e S. Lucia e Verona e sono iniziati i lavori relativi alla stazione di Roma.

Il Risultato netto dell'esercizio 2012 evidenzia un decremento dovuto principalmente al plusvalore registrato nel 2011 e derivante dalla cessione dell'immobile ex compartimentale di Roma via Marsala, e non presente nel 2012.

Centostazioni SpA (Settore Immobiliare)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	79,43	76,88	2,6	3,3%
Margine operativo lordo (EBITDA)	18,20	18,08	0,1	0,7%
Risultato operativo (EBIT)	15,24	15,77	(0,5)	(3,4)%
Risultato d'esercizio	10,20	9,94	0,3	2,6%
Investimenti	2,29	1,48	0,8	54,7%
Posizione finanziaria netta	23,19	31,49	(8,3)	(26,4)%
Mezzi propri	30,46	27,24	3,2	11,8%
Consistenza finale di personale	128	128		0,0%

Principali indici	2012	2011
ROE	42,9%	36,4%
ROI	27,2%	27,9%
ROS (EBIT MARGIN)	19,2%	20,5%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	22,9%	23,5%
DEBT/EQUITY	0,76	1,16

Centostazioni SpA è la società del Gruppo FS Italiane che si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari del *network* delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI SpA e della gestione di attività in qualunque forma connesse allo sfruttamento commerciale su mezzi di trasporto. L'esperienza e il *know-how* maturati nella gestione delle attività commerciali e di *property management*, in quelle di servizi di ingegneria e di *facility management* agli immobili del *network* hanno consentito di raggiungere buoni risultati operativi anche per l'esercizio 2012, migliorando la percezione complessiva dell'immagine della Società da parte dei clienti, delle istituzioni e dell'opinione pubblica in generale.

Il risultato netto 2012 evidenzia un leggero incremento dovuto alla crescita dei ricavi operativi, dei costi operativi e all'aumento degli accantonamenti e degli ammortamenti. L'aumento dei ricavi è dovuto ad un miglioramento in tutte le aree di *business* della Società: maggiori ricavi da locazione, da pubblicità, da ribaltamento oneri condominiali e *fee* di gestione e *fee* da soggetto tecnico, mentre i costi operativi sono aumentati in seguito ai maggiori costi sostenuti per oneri condominiali solo in parte ribaltati al locatore, e per l'aumento dei materiali e dei servizi di produzione. Nel corso del 2012 la società ha distribuito dividendi per 7,2 milioni di euro.

FS Sistemi Urbani Srl (Settore Immobiliare)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	32,80	22,13	10,7	48,2%
Margine operativo lordo (EBITDA)	7,74	6,52	1,2	18,7%
Risultato operativo (EBIT)	7,17	5,92	1,3	21,1%
Risultato d'esercizio	4,00	5,93	(1,9)	(32,5)%
Investimenti	0,68	0,45	0,2	51,1%
Posizione finanziaria netta	(44,41)	(5,20)	(39,2)	>200%
Mezzi propri	542,80	543,63	(0,8)	(0,2)%
Consistenza finale di personale	34	32	2	6,3%

Principali indici	2012	2011
ROE	0,7%	1,1%
ROI	1,4%	1,1%
ROS (EBIT MARGIN)	21,9%	26,8%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	23,6%	29,5%
DEBT/EQUITY	(0,08)	(0,01)

FS Sistemi Urbani Srl è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che svolge attività inerenti i servizi integrati urbani e le valorizzazioni del patrimonio non funzionale all'esercizio dell'impresa ferroviaria anche attraverso la gestione integrata e lo sviluppo dei servizi immobiliari.

La Società chiude con un risultato positivo confermando il trend degli ultimi anni, in termini di volumi di vendite e di margini, realizzato dall'inizio dell'attività. Nel 2012 sono stati oggetto di vendita 3 *asset* per un valore di oltre 21 milioni di Euro. Tale risultato è stato conseguito nonostante la pesante influenza esercitata dalla crisi economica e finanziaria globale e dallo stato di recessione in cui versa il Paese e presenza di un contesto caratterizzato da una forte riduzione del PIL nazionale rispetto all'anno precedente e da una ancor più rilevante riduzione della domanda interna.

E' da evidenziare, inoltre, l'impatto sulla redditività conseguito alla modifica introdotta con l'IMU (Imposta Municipale Unica) che considerato il *core business* della società, ha influenzato in maniera rilevante il risultato, il quale si sarebbe potuto attestare a livelli superiori in assenza di tale intervento normativo.

Il risultato raggiunto nel 2012 indica pertanto la perdurante capacità e potenzialità della società di far fronte alle gravi difficoltà generate dall'attuale congiuntura economico-finanziaria. Grazie a specifiche mirate azioni e ad una lettura dinamica del contesto di riferimento, FS Sistemi Urbani è stata infatti capace di adattare la propria presenza sul mercato alle mutate condizioni economiche-finanziarie.

Tali capacità hanno permesso di portare a buon fine procedure di vendita per oltre il 50% del valore dei beni proposti al mercato nell'esercizio; valore che complessivamente si attestava intorno ai 40 milioni di Euro.

Fercredit SpA (Altri Servizi)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Interessi attivi e proventi assimilati	18,70	21,54	(2,8)	(13,2)%
Interessi passivi e oneri assimilati	6,63	7,07	(0,4)	(6,2)%
Margine di intermediazione	15,80	17,60	(1,8)	(10,2)%
Costo del lavoro	2,83	3,10	(0,3)	(8,7)%
Risultato operativo	12,49	13,71	(1,2)	(8,9)%
Risultato netto d'esercizio	8,47	9,00	(0,5)	(5,9)%
Consistenza finale di personale	31	31		0,0%

Principali indici	2012	2011
ROE	10,3%	11,4%
Quoziente di Disponibilità*	1,13	1,20
DEBT/EQUITY	4,01	3,04

*(Attivo corrente/Passivo corrente)

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. La sua attività è rivolta essenzialmente allo sviluppo del *credit factoring* e del *leasing* sul mercato *captive*, e all'espansione delle operazioni di *consumer credit* per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Il risultato dell'esercizio 2012 evidenzia un risultato netto di 8,5 milioni di euro contro i 9,0 milioni di euro dell'esercizio 2011. Si tratta di un risultato di rilievo tenuto conto del difficile scenario attraversato anche nel 2012 per la crisi dell'economia mondiale ed italiana in particolare, caratterizzato, per il quarto esercizio consecutivo, da una sensibile riduzione del PIL, degli investimenti e dei consumi e da una contrazione del credito nei mercati finanziari.

Il risultato della gestione operativa ammonta a 12,5 milioni di euro, contro i 13,7 milioni di euro dell'anno 2011, ed è da ritenersi significativo in quanto è stato ottenuto nel difficile quadro macroeconomico di cui sopra, e in una situazione del Gruppo FS Italiane in cui si conferma un livello degli investimenti in linea con l'esercizio precedente.

Ferservizi SpA (Altri Servizi)

valori in milioni di euro

Principali indicatori	2012	2011	DELTA	%
Ricavi operativi	197,34	202,63	(5,3)	(2,6)%
Margine operativo lordo (EBITDA)	32,87	28,08	4,8	17,1%
Risultato operativo (EBIT)	21,66	17,84	3,8	21,4%
Risultato d'esercizio	13,64	5,29	8,4	157,8%
Investimenti	1,70	2,50	(0,8)	(32,0)%
Posizione finanziaria netta	(61,53)	(115,15)	53,6	(46,6)%
Mezzi propri	23,97	56,31	(32,3)	(57,4)%
Consistenza finale di personale	1.687	1.797	(110)	(6,1)%

Principali indici	2012	2011
ROE	40,9%	10,0%
ROI	(44,9)%	(29,6)%
ROS (EBIT MARGIN)	11,0%	8,8%
MOL/RICAVI OPERATIVI (EBITDA MARGIN)	16,7%	13,9%
DEBT/EQUITY	(2,57)	(2,04)

Ferservizi SpA costituisce il "Centro Servizi Integrato" del Gruppo FS, in quanto gestisce in forma integrata per la Capogruppo e per le maggiori società del Gruppo le attività non direttamente connesse all'esercizio ferroviario. Le attività preminenti svolte da Ferservizi, regolate da specifici accordi contrattuali, sono rivolte ai seguenti processi: Immobiliare, Amministrativo, *Facility Management*, Acquisti di Gruppo.

I risultati della gestione 2012 di Ferservizi confermano il trend positivo degli ultimi anni con un utile di Bilancio superiore a quello realizzato nel 2011, pur nella difficile situazione di mercato che ha comportato un forte rallentamento delle vendite immobiliari.

Il risultato netto dell'esercizio si attesta intorno ai 13,7 milioni di euro, con un significativo incremento di 8,4 milioni di euro rispetto al dato di chiusura 2011, in crescita anche i margini intermedi (EBITDA +17,1%, a oltre 32 milioni di euro, e EBIT di 22 milioni di euro, pari a +21,5%).

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura del bilancio e prima dell'approvazione dello stesso sono riportati nell'apposita sezione delle note al bilancio cui si rimanda.

Evoluzione prevedibile della gestione

del Gruppo

In assoluta e piena continuità con quanto avvenuto negli ultimi anni, anche l'esercizio 2012 conferma il percorso di pieno allineamento con gli obiettivi strategici e gestionali definiti nel Piano di Impresa del Gruppo FS Italiane ed il raggiungimento anticipato, in termini temporali, di alcuni obiettivi di performance economica previsti nel Piano stesso.

Il 2012 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta infatti risultati economici in crescita, con un significativo miglioramento del risultato netto, pari a 381 milioni di euro, con un incremento del 34% circa rispetto all'utile netto consuntivato a fine 2011 (285 milioni di euro).

Di seguito il commento delle prospettive riferite alle due realtà operative di maggior rilevanza nel Gruppo.

Per **Trenitalia (*business* nel settore del trasporto passeggeri e merci su ferro)** i risultati del 2012 sono allineati con gli obiettivi indicati nel Piano di Impresa 2011-2015 della società e mostrano un ulteriore passo di sensibile miglioramento nel confronto con i dati di chiusura dell'esercizio precedente (utile netto d'esercizio pari a 206,5 milioni di euro, con un incremento del 32% circa rispetto allo stesso dato di fine 2011).

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo nonostante i rilevanti ritardi nei pagamenti dei propri debiti da parte di alcune regioni italiane che, se fossero stati liquidati puntualmente, avrebbero consentito alla società – e al Gruppo – di migliorare significativamente la generazione di cassa operativa, contenendo di conseguenza il carico degli oneri finanziari.

Come descritto nei fattori di rischio, è opportuno ricordare come il trasporto passeggeri sulla media e lunga percorrenza sia condizionato dai livelli di consumo, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori economici. Il settore "Mercato", nel segmento Alta velocità, è stato interessato a partire dal 2012 dalla modifica degli equilibri di scenario competitivo a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati. Gli effetti derivanti da ciò sono stati valutati con grande attenzione nel piano industriale della società e riflessi nel budget 2013; la coerenza delle assunzioni poste alla base dei piani della società è funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso la ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

I rischi di mercato sono particolarmente evidenti poi nel settore Cargo, particolarmente influenzato dal perdurante periodo di crisi e dal conseguente andamento negativo dell'economia. La leva del prezzo potrebbe costituire elemento di discriminazione tra i diversi operatori con un riflesso sulla marginalità della Divisione Cargo societaria, al fine di difendere il mercato contendibile. Più in generale il quadro sopra descritto, tipicamente afferente alle dinamiche del mercato, potrebbe invece avere andamenti positivi qualora si manifestassero segnali di ripresa oppure particolari *trend* dei prezzi dell'energia che rendessero più competitivo il trasporto ferroviario. La società è inoltre ancora impegnata nel portare a compimento l'impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nella seconda metà del 2009 che puntano, con un progressivo avvicinamento all'obiettivo, a portare tale settore verso l'equilibrio economico complessivo.

Venendo poi al settore del Trasporto Regionale, i possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le regioni avranno eventuale riflesso nei periodi successivi al 2014. Nel corso del 2013 potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche regione per renderli coerenti con le fonti di finanziamento; non è escluso che tali azioni possano parzialmente incidere sui livelli di redditività dell'esercizio.

E' opportuno infine evidenziare che il mantenimento del piano di investimenti deliberato negli anni precedenti comporta per Trenitalia rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal Consiglio di Amministrazione

della società nel settembre 2009, in parte già realizzate, dovranno permettere un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale verso indicatori di maggior accettabilità.

Da tenere presente, invece, come gli investimenti sul settore "Mercato" non porranno alla società problemi di sostanziale sostenimento degli impegni assunti.

Alla luce delle considerazioni appena esposte e dovendo tenere presenti i possibili effetti delle dinamiche precedentemente evidenziate, la società prevede comunque per il 2013 un ulteriore passo verso il sostanziale riequilibrio dei risultati dei suoi *business*, pur considerando che nel corso del 2012 il conto economico ha comunque beneficiato di componenti positivi non ricorrenti.

Per **RFI (*business nel settore della realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, convenzionale e ad alta velocità*)**, sulla stessa scia del Gruppo e di Trenitalia, presenta risultati estremamente positivi a fine 2012 (con un utile netto d'esercizio positivo pari a 160 milioni di euro, con un incremento dell'86% circa rispetto al 2011), confermando gli effetti positivi sulla gestione delle azioni di miglioramento ed efficientamento intraprese negli ultimi anni, i cui benefici erano stati evidenziati già a partire dallo scorso esercizio.

Quanto sopra, pur dovendo considerare come il contesto economico generale di tale ultimo anno, e quello previsto per il 2013, evidenzino un ambito di riferimento macroeconomico sensibilmente mutato rispetto a quello posto a base del Piano di Impresa 2011-2015, a suo tempo elaborato dalla società, in particolare con riferimento ai tassi di crescita del PIL (rispettivamente da 1,4% -2,1%) ed ai livelli di inflazione (rispettivamente da 0,4% a 0,6%).

Lo scenario di ritorno alla crescita nella seconda metà dell'anno, sia pure su ritmi modesti e con ampi margini di incertezza, si ipotizza possibile grazie alla graduale ripresa degli investimenti, a seguito della normalizzazione delle condizioni di finanziamento e del recupero della domanda nell'area dell'euro, nonché dell'atteso miglioramento del clima di fiducia.

In tal senso, la recente approvazione, in data 6 aprile 2013, da parte del Consiglio dei Ministri del Decreto legge recante "Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento dei tributi degli enti locali" che prevede misure in materia di pagamenti dei debiti della pubblica amministrazione maturati alla data del 31 dicembre 2012, consentirà una parziale ripresa degli investimenti e dei consumi con benefici previsti, in termini di maggior PIL per il 2013, stimati prudenzialmente in circa lo 0,1/0,2 per cento.

Il quadro della finanza pubblica, pur informato nel corso del 2012 a forti politiche di contenimento della spesa, ha consentito – dopo un lungo e prolungato sforzo di confronto avviato sin dal 2007 – di raggiungere un obiettivo di stabilità dei rapporti contrattuali della società con lo Stato attraverso la definizione del Contratto di Programma – parte servizi, atto a regolare le attività di manutenzione ordinaria e manutenzione straordinaria negli anni 2012-2014, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole nella seduta del 18 marzo 2013.

Il Contratto è finalizzato a disciplinare in maniera unitaria le attività manutentive della rete (sia ordinarie che straordinarie) all'interno di un quadro contrattuale triennale e con garanzia del finanziamento per l'intera durata, quale condizione necessaria per effettuare un'efficace ed efficiente programmazione degli interventi manutentivi.

La modifica del modello contrattuale e gestionale della Manutenzione dell'infrastruttura è basata su modelli organizzativi alternativi a quello attuale che consentano, a fronte della certezza della copertura da parte dello Stato delle necessarie risorse finanziarie almeno per un triennio e garantendo i migliori livelli di sicurezza dell'infrastruttura, una maggiore sinergia tra i diversi tipi di manutenzione. Tale sinergia è accompagnata da una diversificazione del livello di disponibilità delle linee sulla base delle esigenze del mercato, misurata sulla base del numero di treni giorno che transitano sui diversi segmenti di infrastruttura.

Tale modello organizzativo consente:

- il miglioramento dell'affidabilità e disponibilità delle linee a mercato;
- l'efficientamento organizzativo delle linee a servizio universale;
- la riduzione del costo del lavoro (minori consistenze di personale d'esercizio e personale indiretto);
- la riduzione dei costi operativi (materiali, appalti, costi di funzionamento).

La struttura contrattuale definita ha consentito, senza minimamente ridurre il livello di sicurezza della circolazione ferroviaria, un risparmio di risorse pubbliche pari, nel triennio 2012-2014, a 500 milioni di euro e, a regime, di 250 milioni di euro rispetto ai livelli degli anni precedenti.

La garanzia di un'efficiente ed efficace programmazione degli interventi manutentivi trova rinnovata spinta anche alla luce della recente evoluzione della normativa europea di settore (cd. *Recast* del primo pacchetto ferroviario - Direttiva 2012/34/UE) che evidenzia, quale punto cardine, le necessità di arrivare a un mercato unico ferroviario dell'UE, con regolatori nazionali indipendenti, in un quadro omogeneo per gli investimenti e accesso equilibrato alle infrastrutture e ai servizi ferroviari.

Il regolatore nazionale, infatti, responsabile di garantire un paritetico e non discriminatorio accesso al mercato, è individuato quale principale garante riguardo un adeguato livello di investimenti manutentivi della rete.

In continuità con il *Recast* del primo pacchetto ferroviario, la Commissione Europea in data 30 gennaio 2013, ha approvato il testo del IV pacchetto ferroviario che, pertanto, comincia l'iter legislativo per la definizione della Direttiva che ne dovrà recepire i contenuti. In particolare, viene rafforzato il nuovo ruolo del Gestore dell'Infrastruttura che, in ottica di una massimizzazione dell'efficienza operativa della rete dovrà possedere il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria – compresa la pianificazione degli investimenti nell'infrastruttura, la gestione quotidiana e la manutenzione e la pianificazione degli orari.

I primi mesi dell'anno 2013 hanno inoltre registrato un intenso e costante confronto con lo Stato per la messa a punto del nuovo Contratto di Programma per la gestione degli investimenti, giunto alla sua naturale scadenza già nell'anno 2011 ancorché prorogato fino al 30 giugno 2013. A conclusione delle interlocuzioni, è stato recentemente siglato da RFI e dal MIT il testo del nuovo Atto relativo al quinquennio 2012-2016 cui dovrà far seguito il consueto iter autorizzativo e procedurale da concludersi necessariamente entro il 30 giugno prossimo.

A partire da tale data, se non intervenuto il nuovo Contratto di Programma, le erogazioni di cassa da parte dello Stato saranno interrotte; la società, assieme alla Capogruppo, sta individuando – anche attraverso l'interlocuzione con il MEF – possibili soluzioni che consentano di non generare momenti di importante discontinuità nei flussi finanziari.

Il nuovo Contratto di Programma 2012 – 2016 - parte investimenti, a partire dall'anno 2012 disciplina i rapporti tra Stato e Gestore esclusivamente per la realizzazione dei progetti di investimento di sviluppo e per l'*upgrading* dei livelli di sicurezza, in quanto le attività strettamente connesse agli interventi di manutenzione straordinaria sono confluite nel Contratto di programma – parte servizi che regola, come già detto, sia le attività di manutenzione ordinaria che straordinaria e i relativi stanziamenti; è stata prevista una clausola di proroga contrattuale, per cui alla data di scadenza, al fine di evitare periodi di *vacatio* nei rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura e consentire la continuità nella realizzazione delle opere, la sua validità è da intendersi comunque prorogata di un anno fino al 31 dicembre 2017.

In tale quadro, in coerenza con le evoluzioni normative e tenendo in debito conto gli atti di indirizzo formulati dal MIT, si è data la massima priorità principalmente alla realizzazione delle misure di sicurezza della circolazione ferroviaria che prevede, in questa fase, l'estensione dei sistemi SSC (Sistema Supporto Condotta) ed SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno), ERTMS (European Rail Traffic Management System), GSM-R (Global System of Mobile Communication-

Rail), il completamento del programma nazionale RTB (Rilevamento Termico Boccole), l'installazione di Portali Multifunzione per la riduzione dei rischi in galleria.

In concomitanza, è stata data priorità anche agli altri diversi profili connessi alla sicurezza dell'infrastruttura tra i quali la vulnerabilità sismica e idrogeologica che hanno posto a carico della società notevoli investimenti derivanti da obblighi di legge.

Al fine di ottimizzare le risorse disponibili, si è poi sostenuto lo sviluppo della capacità infrastrutturale, privilegiando interventi infrastrutturali "leggeri" di tipo tecnologico, pianificati per utilizzare al meglio gli *asset* ferroviari disponibili e realizzare interventi mirati per eliminare i "colli di bottiglia", quali gli investimenti per l'aumento della capacità dei nodi (sistemi HDT, interventi infrastrutturali mirati, potenziamento tecnologico Nodi AV); per incrementare la capacità nelle maggiori aree metropolitane a servizio dei grandi volumi di domanda con la velocizzazione di alcuni dei principali itinerari (potenziamenti principali Diretrici); per efficientare le interconnessioni tra la rete ferroviaria ed i distretti produttivi, con particolare attenzione ai traffici merci sui principali corridoi internazionali (adeguamenti sagome e moduli, superamento del deficit infrastrutturale dei porti, interporti e retro porti).

È stata data infine particolare attenzione alla selezione degli interventi di sviluppo infrastrutturale più "pesanti" in coerenza con il quadro strategico e finanziario; si evidenziano quelle opere ferroviarie per le quali sono state già avviate nel 2012 importanti attività realizzative e segnatamente:

- il raddoppio della Treviglio – Brescia;
- il 3° Valico dei Giovi;
- il Tunnel di Base del Brennero;
- il collegamento ferroviario Torino – Lione.

Parallelamente verrà mantenuta elevata attenzione sugli investimenti del Sud, tanto in termini organizzativi di RFI che in termini di focalizzazione di interventi aggiuntivi per il Mezzogiorno (c.d. "Piano per il Sud") prevalentemente focalizzati sugli itinerari Napoli-Bari-Lecce/Taranto, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo, oggetto dei Contratti Istituzionali di Sviluppo stipulati nel 2012 ed all'inizio del 2013; gli interventi sono pianificati sia in termini di sviluppo infrastrutturale di medio lungo periodo che a prevalente natura tecnologica al fine di consentire in tempi decisamente brevi di raggiungere significativi incrementi del livello di offerta del trasporto ferroviario.

In termini economico-finanziari le principali variazioni introdotte dallo schema di Contratto di Programma 2012-2016 rispetto all'Aggiornamento 2010-2011 sono rappresentate dall'allocazione sui progetti/programmi d'investimento di un defianziamento per un valore complessivo di circa 1.250 milioni di euro (in considerazione della rilevante valenza strategica sono state salvaguardate dal defianziamento le risorse allocate sulle opere del Piano Azione e Coesione e sui valichi alpini) e dalla contrattualizzazione di risorse finanziarie aggiuntive per un valore complessivo di circa 4.110 milioni di euro destinate principalmente agli interventi urgenti e indifferibili relativi al Piano della sicurezza e agli interventi per i valichi alpini.

La gestione della società si pone inoltre in continuità con le linee di indirizzo Piano 2011-2015, confermando il progressivo orientamento al mercato, attraverso azioni di miglioramento sia della qualità attesa che della soddisfazione percepita dal cliente.

In tale senso la società è protesa al miglioramento continuo delle performance della rete prefiggendosi obiettivi di puntualità migliorativi rispetto a quelli conseguiti nel 2012 per i servizi a mercato e per i servizi universali e di tenuta di quelli conseguiti sul servizio merci e regionale attraverso la combinazione di azioni organizzative diffuse sull'orario vigente e grazie al rilascio all'esercizio ferroviario di una importante serie di investimenti tecnologici ed infrastrutturali.

Per quanto concerne il pedaggio, oltre alla proposta di "rimodulazione" già presentata al competente Ministero che prevede la possibilità di far pagare le Imprese ferroviarie in base alle prestazioni dell'infrastruttura ed alla willingness to pay (disponibilità al pagamento), è attualmente allo studio un'ulteriore proposta che tenga conto di nuove esigenze tra le quali si evidenzia la rimodulazione del pedaggio rispetto al tipo di servizio ed al tipo di rete e la differenziazione dei pedaggi in base al rumore (obiettivo incentivare *retrofitting* dei carri merci).

La revisione dell'attuale sistema di pedaggio rappresenta uno dei temi che vedrà impegnata la società nel confronto con i propri clienti e con i competenti ambiti istituzionali nell'alveo delle linee di riferimento tracciate dal IV pacchetto ferroviario già citato.

Elevata permane l'attenzione che la società concretamente ed operativamente mantiene nel perseguire le azioni di efficientamento gestionale, già avviate negli scorsi anni, finalizzate a garantire un sempre maggior livello di affidabilità dell'infrastruttura, soprattutto sulle linee ad alta densità di traffico attraverso la razionalizzazione degli impianti. Inoltre prosegue il percorso di internalizzazione di attività manutentive in particolare relative allo sviluppo di *know how* interno a presidio delle nuove tecnologie nonché della progettazione e realizzazione di modifiche in esercizio.

Si evidenzia, infine, che la lunga e complessa dialettica con l'ANSF (l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria), durata quasi tre anni, si è finalmente conclusa consentendo di acquisire nel mese di febbraio 2013, da parte di RFI, l'autorizzazione di sicurezza ai sensi del D.Lgs 10 agosto 2007, n. 162; la stessa, ancorché provvisoria e pur necessitando di alcuni ultimi adeguamenti di carattere formale, è stata ormai conseguita e avrà durata quinquennale, come previsto dal citato D.lgs 162/2007.

Si sottolinea pertanto nuovamente come la Capogruppo, proprio in considerazione dei significativi fabbisogni finanziari in capo alle due società di maggior rilevanza del Gruppo, legati in particolare ai previsti interventi infrastrutturali nel settore AV/AC e agli investimenti in materiale rotabile, abbia avviato in questi primi mesi del 2013 – in coerenza con il percorso da tempo delineato e con il quadro più volte rappresentato al proprio Consiglio di Amministrazione – le formali procedure (selezione del *legal advisor*, degli *arrangers* e della società di *rating*) che il programma richiede per poter pervenire nel corso di quest'esercizio, a valle dei necessari passaggi di approvazione e delibera richiesti – ad una prima operazione di emissione sul mercato di titoli obbligazionari pluriennali presso investitori istituzionali.

In conclusione, guardando al 2013 e alla volontà del Gruppo FS Italiane di continuare a dare il proprio pieno contributo allo sviluppo del Paese attraverso un grande progetto di mobilità e di logistica sostenibili e di qualità, oltre a quanto già evidenziato nei paragrafi precedenti, si sottolineano, fra le altre, due importanti aree di focalizzazione:

- lo sviluppo, nell'ambito dei Servizi Universali regionali, di una maggiore integrazione modale ferro-gomma da realizzare attraverso nuove *partnership/acquisizioni* con imprese pubbliche locali;
- la attenzione alle possibili aree di crescita internazionali, cogliendo le opportunità che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto in corso, si presentano in quei mercati che si sono aperti solo di recente alla concorrenza. La crescita nel panorama europeo costituisce infatti una delle leve determinanti per continuare ad essere *player* di rilievo sempre maggiore nel panorama delle grandi imprese internazionali del trasporto.

di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Anche la Capogruppo chiude il 2012 con un miglioramento rilevante del proprio risultato (73 milioni di euro rispetto ai 41 milioni di fine 2011).

Nel presupposto della realizzazione nel corrente esercizio dei principali obiettivi di ogni società del Gruppo, anche per il 2013 possono essere confermate le previsioni di risultato positivo di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2012, evidenzia un utile netto di 73.290.939 euro.

Tenuto conto che la Riserva legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'articolo 2430 del codice civile, si propone di destinare l'utile netto d'esercizio come segue:

- per il 5%, pari a 3.664.547 euro a Riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 69.626.392 euro ad Utili a nuovo.

Roma, 21 maggio 2013

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

L'Amministratore Delegato

Prospetti contabili consolidati

Prospetto della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata

valori in milioni di euro

	Note	31.12.2012	31.12.2011
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	7	44.933	44.242
Investimenti immobiliari	8	1.673	1.667
Attività immateriali	9	564	533
Attività per imposte anticipate	10	308	238
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	11	330	334
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	12	1.591	1.812
Crediti commerciali non correnti	15	35	36
Altre attività non correnti	13	4.634	4.671
Totale attività non correnti		54.068	53.533
Contratti di costruzione	14	12	16
Rimanenze	14	1.873	1.693
Crediti commerciali correnti	15	2.800	2.285
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	12	184	178
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	16	1.270	2.064
Crediti tributari	17	91	91
Altre attività correnti	13	3.832	1.655
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	6	28	4
Totale attività correnti		10.090	7.986
Totale attività		64.158	61.519
Patrimonio netto	18	36.401	36.423
Patrimonio netto del Gruppo	18	36.191	36.207
Capitale sociale	18	38.790	38.790
Riserve	18	320	318
Riserve di valutazione	18	(814)	(417)
Utili (Perdite) portati a nuovo	18	(2.485)	(2.756)
Utile (Perdite) d'esercizio	18	379	272
Totale Patrimonio Netto di Terzi	18	210	216
Utile (Perdite) di Terzi	18	2	13
Capitale e Riserve di Terzi	18	208	203
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	19	9.633	11.390
TFR e altri benefici ai dipendenti	20	2.099	1.879
Fondi rischi e oneri	21	1.391	1.545
Passività per imposte differite	10	233	243
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	22	291	422
Debiti commerciali non correnti	24	35	54
Altre passività non correnti	23	340	412
Totale passività non correnti		14.022	15.945
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin.medio/lungo termine	19	2.121	804
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	21	21	24
Debiti commerciali correnti	24	4.059	3.747
Debiti per imposte sul reddito	25	22	25
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	22	236	24
Altre passività correnti	23	7.276	4.527
Totale passività correnti		13.735	9.152
Totale passività		27.757	25.096
Totale Patrimonio Netto e passività		64.158	61.519

Conto Economico Consolidato

		valori in milioni di euro	
	Note	2012	2011
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	26	7.511	7.488
Altri proventi	27	717	776
Totali ricavi		8.228	8.264
Costi operativi			
Costo del personale	28	(3.877)	(4.110)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	29	(853)	(877)
Costi per servizi	30	(2.196)	(2.048)
Costi per godimento beni di terzi	31	(187)	(197)
Altri costi operativi	32	(138)	(104)
Costi per lavori interni capitalizzati	33	941	854
Ammortamenti	34	(1.070)	(1.002)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	35	(37)	(54)
Accantonamenti	36	(92)	(62)
Risultato operativo		719	664
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	37	41	96
Oneri finanziari	38	(324)	(343)
Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	39	(7)	
Risultato prima delle imposte		429	417
Imposte sul reddito	40	(48)	(132)
Risultato del periodo delle attività continuative		381	285
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		381	285
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		379	272
<i>Risultato netto di Terzi</i>		2	13

Prospetto di Conto Economico complessivo Consolidato

	valori in milioni di euro		
	Note	31.12.2012	31.12.2011
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)		381	285
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	18	(84)	(72)
Differenze di cambio	18	1	2
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	18	(313)	(28)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(396)	(98)
Conto economico complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)		(15)	187

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

Patrimonio Netto																
	Riserve										Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Patrimonio Netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Riserve					Riserve di valutazione										
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Riserva per var. FV su attività finanziarie- AFS								
Saldo al 1 gennaio 2011	38.790	14	28	255	17	(342)	25			(3)	(2.871)	118	36.034	131	36.165	
Aumento di capitale																
Distribuzione dividendi															(14)	(14)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2								2	116	(118)				
Variazione area di consolidamento						(1)	(6)			(7)	(1)		(8)	86	78	
Altri movimenti																
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:																
Utile/(Perdita) d'esercizio												272	272	13	285	
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					2	(71)	(22)			(91)			(91)		(91)	
Saldo al 31 dicembre 2011	38.790	16	28	255	19	(414)	(3)			(99)	(2.756)	272	36.207	216	36.423	
Aumento di capitale																
Distribuzione dividendi															(9)	(9)
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1								1	270	(272)	(1)		(1)	
Variazione area di consolidamento											1		1	1	2	
Altri movimenti																
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:																
Utile/(Perdita) d'esercizio												379	379	2	381	
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto:					1	(84)	(313)			(396)			(396)		(396)	
Saldo al 31 dicembre 2012	38.790	17	28	255	20	(498)	(316)			(494)	(2.485)	379	36.190	210	36.401	

Rendiconto finanziario consolidato

	valori in milioni di euro	
	2012	2011
Utile/(perdita) di esercizio	381	285
Ammortamenti	1.070	1.002
Accantonamenti e svalutazioni	344	405
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(66)	(107)
Variazione delle rimanenze		(18)
Variazione dei crediti commerciali	(498)	627
Variazione dei debiti commerciali	131	283
Variazione delle imposte differite attive e passive	(80)	4
Variazione dei debiti e crediti per imposte	(2)	
Variazione delle altre passività	1.818	236
Variazione delle altre attività	(1.296)	1.026
Utilizzi fondi rischi e oneri	(391)	(331)
Pagamento benefici ai dipendenti	(167)	(360)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	1.245	3.051
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(3.830)	(3.830)
Investimenti immobiliari	(7)	(5)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(117)	(126)
Investimenti in partecipazioni	(2)	
Investimenti al lordo dei contributi	(3.956)	(3.962)
Contr-Immobilizzazioni materiali	2.046	2.393
Contr-Investimenti immobiliari	2	1
Contr-Immobilizzazioni immateriali	20	1
Contributi	2.068	2.395
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	118	140
Disinvestimenti in Immobilizzazioni immateriali		2
Disinvestimenti	118	142
Variazione delle attività finanziarie	205	135
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	(1.566)	(1.289)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	(323)	(200)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(118)	(182)
Variazione delle passività finanziarie	(24)	(1)
Variazioni patrimonio netto	(8)	71
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	(473)	(312)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito)nel periodo	(794)	1.450
Disponibilità liquide a inizio periodo	2.064	614
Disponibilità liquide a fine periodo	1.270	2.064

Note esplicative al Bilancio consolidato

Note esplicative al bilancio consolidato

1. Premessa

Il presente Bilancio consolidato relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 (di seguito anche il "Bilancio consolidato") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Ferrovie dello Stato Italiane (nel seguito anche "Controllante", "Società" e/o "Capogruppo") si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Capogruppo ha deciso volontariamente di applicare gli EU-IFRS per la redazione del Bilancio consolidato a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci consolidati in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

2. Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Piazza della Croce Rossa, 1, Roma.

La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" o il "Gruppo FS Italiane") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero (prevalentemente Germania), e gestiscono una estesa rete ferroviaria. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 2.

Gli Amministratori in data 21 maggio 2013 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente bilancio sarà successivamente sottoposto per l'approvazione all'Assemblea nei tempi di legge e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 c.c. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data di autorizzazione degli Amministratori alla pubblicazione del bilancio è il 21 maggio 2013, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

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

3. Criteri di redazione del Bilancio consolidato

Di seguito sono riportati i principali criteri e i principi contabili applicati nella preparazione del Bilancio Consolidato.

Come precedentemente indicato, il Bilancio Consolidato è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti UE pubblicati sino alla data del 21 maggio 2013, data, come già precedentemente indicato, in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle

migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS e cioè la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo FS Italiane opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.

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

- prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stato predisposto classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- conto economico complessivo consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del *fair value* degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;
- rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente Bilancio consolidato 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 del Gruppo FS Italiane di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS Italiane gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella successiva nota relativa alla "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".

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

4. Principi contabili applicati

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

a) Area di consolidamento

i) Società controllate

Il Bilancio Consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. In particolare il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso diretto o indiretto della maggioranza delle azioni con diritto di voto che per effetto dell'esercizio di un'influenza dominante espressa dal potere di determinare, anche indirettamente, in forza di accordi contrattuali o legali, le scelte finanziarie e gestionali delle entità, ottenendone i benefici relativi, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposte e approvate dagli organi amministrativi delle singole entità, opportunamente rettificata, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;
- le operazioni di aggregazione di imprese, finalizzate tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (*Purchase method*). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (*fair value*) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente a conto economico, come provento. Nel caso in cui il *fair value* delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;
- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate

che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;

- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

ii) Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate

Le società sottoposte a controllo congiunto (*joint venture*) sono caratterizzate dalla presenza di un accordo contrattuale tra i partecipanti in forza del quale il controllo sull'attività economica è attribuito congiuntamente agli stessi.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. L'influenza notevole si presume sussistere quando si disponga, direttamente o indirettamente tramite società controllate, di almeno il 20% dei diritti di voto esercitabili in assemblea; nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenziali effettivamente esercitabili o convertibili.

Le partecipazioni in società a controllo congiunto e in collegate sono valutate con il metodo del patrimonio netto e sono inizialmente iscritte al costo sostenuto per il relativo acquisto. Il metodo del patrimonio netto è di seguito descritto:

- il valore contabile delle partecipazioni in società collegate è allineato al patrimonio netto della stessa, rettificato, ove necessario, dall'applicazione dei principi di Gruppo FS Italiane e comprende l'iscrizione dei maggiori valori attribuiti alle attività e alle passività e dell'eventuale avviamento individuati al momento dell'acquisizione;
- gli utili o le perdite di pertinenza del Gruppo FS Italiane delle società collegate sono contabilizzati dalla data in cui l'influenza notevole ha avuto inizio e fino alla data in cui l'influenza notevole cessa; nel caso in cui, per effetto delle perdite, la società valutata con il metodo in oggetto evidenzia un patrimonio netto negativo, il valore di carico della partecipazione è annullato e l'eventuale eccedenza di pertinenza del Gruppo FS Italiane, laddove quest'ultimo si sia impegnato ad adempiere ad obbligazioni legali o implicite dell'impresa partecipata, o comunque a coprirne le perdite, è rilevata in un apposito fondo; le variazioni patrimoniali delle società valutate con il metodo del patrimonio netto non rappresentate dal risultato di conto economico sono contabilizzate direttamente a rettifica delle riserve di patrimonio netto;
- gli utili e le perdite non realizzati generati su operazioni poste in essere tra la Capogruppo /società controllate e la partecipata valutata con il metodo del patrimonio netto sono eliminati in funzione del valore della quota di partecipazione del Gruppo FS Italiane nella partecipata stessa; le perdite non realizzate sono eliminate, ad eccezione del caso in cui le stesse siano rappresentative di riduzione di valore.

Variazione area di consolidamento

L'area di consolidamento del Gruppo FS Italiane ha subito modifiche rispetto allo scorso esercizio per l'acquisizione di ATAF Gestioni S.r.l. da parte di Busitalia-Sita Nord S.r.l., per la costituzione della società di diritto serbo Infrastructure Engineering Services, per lo scioglimento consensuale della *partnership* Italia Logistica S.r.l. e per Sita S.p.A., entrata in liquidazione nel 2012 non più consolidata.

L'elenco delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, comprensivo delle informazioni riguardanti la loro sede legale e le percentuali di possesso, è riportato negli allegati dall'1 al 4 delle presenti note esplicative.

b) Traduzione dei bilanci di società estere

I bilanci delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, sono redatti utilizzando la valuta dell'ambiente economico primario in cui le stesse operano (valuta funzionale). Le regole per la traduzione dei bilanci delle società espressi in valuta funzionale diversa dell'euro sono le seguenti:

- le attività e le passività sono convertite utilizzando i tassi di cambio in essere alla data di riferimento del bilancio;
- l'avviamento e gli aggiustamenti derivanti dal *fair value* correlati all'acquisizione di un'entità estera sono trattati come attività e passività dell'entità estera e convertiti al cambio di chiusura del periodo;
- i costi e i ricavi sono convertiti al cambio medio dell'esercizio;
- la "riserva di traduzione", inclusa tra le voci del patrimonio netto consolidato, accoglie sia le differenze di cambio generate dalla conversione delle grandezze economiche a un tasso differente da quello di chiusura sia quelle generate dalla traduzione dei patrimoni netti di apertura a un tasso di cambio differente da quello di chiusura del periodo di rendicontazione. Tale riserva è riversata a conto economico al momento della cessione della relativa partecipazione.

I tassi di cambio adottati per la traduzione dei bilanci delle società che hanno una valuta funzionale diversa dall'euro sono riportati nella seguente tabella:

Euro	Cambio medio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre		Cambio al 31 dicembre	
	2012	2011	2012	2011
Franco Svizzero	1,21	1,23	1,21	1,22
Corona Ceca	25,14	24,58	25,15	25,58
Corona Danese	7,44	7,45	7,46	7,43
Corona Svedese	8,71	9,03	8,58	8,92
Dinaro Serbo	113,09	n.a.	112,37	n.a.

c) 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 consolidato.

d) Principi contabili

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

Gli ammortamenti sono imputati su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del *component approach*.

Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia

In applicazione del criterio del *component approach* il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee ("*cluster*") in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni "*cluster*" sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;
2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a *restyling* per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.

Ai fini del calcolo dell'aliquota di ammortamento media per ciascun rotabile, si è inoltre considerato, come già in precedenza, l'anno di acquisto rispetto al 2000, anno di costituzione di Trenitalia. Prima del 2000, infatti, agli acquisti era applicata un'aliquota del 4,3% mentre dopo il 2000 Trenitalia ha applicato un'aliquota del 3,3%.

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a conto economico nell'anno di competenza;
- manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2);
- attività di *revamping* tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3).

Le attività di manutenzione di secondo livello sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino. Le attività avvengono in accordo con gli *standard* di sicurezza imposti dai competenti organi di controllo (CESIFER).

Nello specifico, si possono distinguere le attività di ciclica in tre famiglie:

1. attività appartenenti a cicli *standard*;
2. attività cicliche accessorie;
3. altre attività.

Le attività appartenenti alla prima tipologia afferiscono alle lavorazioni minime finalizzate a garantire la sicurezza attraverso:

- la sostituzione dei componenti usurati o da ripristinare;
- le attività di collaudo e verifica connesse.

In particolare, le attività citate consentono al materiale rotabile di essere "*compliant*" con i requisiti di sicurezza fissati dall'organismo di sicurezza esterno (CESIFER) che definisce le percorrenze massime che ogni rotabile può compiere in ogni ciclo di manutenzione ciclica (tempo intercorrente tra le due manutenzioni).

Le attività accessorie sono finalizzate principalmente al miglioramento delle prestazioni, pur non essendo obbligatorie ai fini della sicurezza, sono effettuate su richiesta contestualmente all'attività di ciclica *standard*.

È stata determinata una durata utile dell'intervento intorno ai 5/6,5 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento.

Per quanto concerne invece gli investimenti di *revamping*, che comprendono tutte quelle attività che sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- tutti gli altri interventi di *revamping*, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote variabili in base ai volumi di produzione espressi in treni-km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare:

- per quanto riguarda la Rete Convenzionale, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nel merito, si tiene

conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri (idonei a garantire un livello di efficienza e di sicurezza tali da consentire di stimare una vita utile della Rete corrispondente alla durata residua della concessione), in quanto integralmente coperti da contributi, risultano economicamente a carico dello Stato; conseguentemente, tali investimenti futuri concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura, e quindi della vita utile, con impatto sul computo del coefficiente di ammortamento;

- per quanto riguarda la Rete AV/AC, gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione corrispondenti ai costi sostenuti alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti, compresi eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo per le immobilizzazioni e non ancora ammortizzati al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici separando la Rete AV/AC e la Rete Convenzionale (fondamentale e complementare) secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice RFI utilizza quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, cui il Bilancio di esercizio è riferito, il numero dei treni-km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio 2012 e nell'esercizio 2011 sono riportate nella tabella che segue:

Direttrice	Indicatore di produzione	
	2012	2011
Rete AV/AC	1,57%	1,71%
Rete Convenzionale		
Trasversale padana e transiti internazionali	1,85%	1,79%
Tirrenica Nord e affluenze	1,90%	1,84%
Dorsale e affluenze	1,69%	1,63%
Tirrenica Sud	1,95%	1,93%
Adriatica e trasversali appenniniche	1,89%	1,85%
Rete complementare	2,33%	1,88%

La vita utile delle immobilizzazioni materiali e il loro valore residuo aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli immobili, impianti e macchinari non sono più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di immobilizzazioni materiali sono le seguenti:

Categoria	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	1%-3%
Impianti e macchinari	5%-20%
Materiale rotabile	3,3%-20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5%-25%
Altri beni	8%-25%

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

Beni in locazione finanziaria

Le immobilizzazioni materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per la *leasing*, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di *leasing* sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragionevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle

spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa, e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane 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 spesati nel momento in cui sono sostenuti.

b) Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

c) Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come attività immateriale a vita indefinita ed è pertanto inizialmente contabilizzato al costo, come precedentemente descritto, e successivamente assoggettato a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (*Impairment test*). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

d) 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.

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali

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

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

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

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

ii) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Aggregazioni Aziendali

Nell'IFRS 3 le aggregazioni di imprese sono definite come "unione di entità o attività aziendali distinte in un'unica entità tenuta alla redazione del bilancio".

Un'aggregazione aziendale può essere effettuata con modalità diverse determinate da motivi legali, fiscali o di altro genere. Può inoltre comportare l'acquisto, da parte di un'entità, del capitale di un'altra entità, l'acquisto dell'attivo netto di un'altra entità, l'assunzione delle passività di un'altra entità o l'acquisto di parte dell'attivo netto di un'altra entità che, aggregata, costituiscono una o più attività aziendali. L'aggregazione può essere realizzata tramite l'emissione di strumenti rappresentativi di capitale, il trasferimento di denaro, di altre disponibilità liquide o di altre attività, oppure tramite una loro combinazione. L'operazione può avvenire tra i soci delle entità che si aggregano o tra un'entità e i soci di un'altra entità. Può comportare la costituzione di una nuova entità che controlli le entità che partecipano all'aggregazione o l'attivo netto trasferito oppure la ristrutturazione di una o più entità che partecipano all'aggregazione.

Le *business combination* sono contabilizzate secondo il *purchase method*. Tale metodologia presuppone che il prezzo dell'acquisizione debba essere riflesso sul valore dei beni dell'entità acquisita e tale attribuzione deve avvenire al *fair value* (delle attività e delle passività) e non ai loro valori contabili. La differenza (positiva) costituisce l'avviamento, (negativa) il disavviamento.

Strumenti Finanziari

Attività finanziarie e crediti commerciali

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

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

Crediti e finanziamenti attivi

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

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

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

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

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

Attività finanziarie disponibili per la vendita

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

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

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

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

Attività finanziarie al "fair value" con contropartita nel conto economico

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data del bilancio, gli scoperti di conto corrente sono classificati tra i debiti finanziari nelle passività correnti nella situazione patrimoniale – finanziaria consolidata. 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 il Gruppo FS Italiane 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 il Gruppo FS Italiane abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

Se gli strumenti finanziari derivati si qualificano per la contabilizzazione secondo l'*hedge accounting*, si applica il seguente trattamento contabile:

Cash flow hedge

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

l'operazione oggetto di copertura non è più ritenuta probabile, gli utili o le perdite non ancora realizzati, contabilizzati nella riserva di patrimonio netto, sono rilevati immediatamente a conto economico.

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

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

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

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

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

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

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

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino 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.

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.

In questa voce sono iscritti anche gli immobili di *trading* che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Contratti di Costruzione

I contratti di costruzione (di seguito anche "commesse") sono 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 avanzamento lavori è 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 può essere stimato correttamente, il ricavo di commessa è riconosciuto solo nella misura in cui i costi sostenuti siano verosimilmente recuperabili. Quando il risultato di una commessa può essere stimato correttamente ed è probabile che il contratto genererà un profitto, il ricavo di commessa è riconosciuto lungo la durata del contratto. Quando è probabile che il totale dei costi di commessa superi il totale dei ricavi di commessa, la perdita potenziale è rilevata a conto economico immediatamente.

Il Gruppo FS Italiane presenta come attività l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, più i margini rilevati (meno le perdite rilevate), eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. Presenta inoltre come passività l'ammontare lordo dovuto ai clienti, per tutte le commesse in corso per le quali gli importi fatturati per stato avanzamento lavori eccedono i costi sostenuti, inclusi dei margini rilevati (meno le perdite rilevate).

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

Le società del Gruppo FS Italiane hanno 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, il Gruppo FS Italiane 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 il Gruppo FS Italiane 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 definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Alcune società del Gruppo FS Italiane hanno, inoltre, in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia.

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Ricavi

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

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

I ricavi da lavori in corso su ordinazione sono rilevati, coerentemente a quanto descritto in precedenza per tale ultima posta, con riferimento allo stato di avanzamento (metodo della percentuale di completamento).

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

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

Contributi pubblici

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS Italiane 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 al Gruppo FS Italiane per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

ii) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni", come componente positiva del conto economico.

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

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

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

Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate

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

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

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

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

Principi contabili di recente emissione

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non rilevanti per il Gruppo FS Italiane

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2012, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno del Gruppo FS Italiane alla data della presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri:

- In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio **IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni aggiuntive**. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare l'informativa delle operazioni di trasferimento (*derecognition*) delle attività finanziarie. In particolare, gli emendamenti richiedono maggior trasparenza sull'esposizione a rischi in caso di transazioni in cui un'attività finanziaria è stata trasferita, ma il cedente mantiene una qualche forma di *continuing involvement* in tale attività. Gli emendamenti inoltre richiedono maggiori informazioni nel caso in cui un ammontare sproporzionato di tali transazioni sia posto in essere in prossimità della fine di un periodo contabile. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sull'informativa di bilancio.
- In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo **IAS 12 – Imposte sul reddito** che richiede all'impresa di misurare le imposte differite derivanti da investimenti immobiliari valutati al fair value in funzione del modo in cui il valore contabile di tale attività sarà recuperato (attraverso l'uso continuativo oppure attraverso la vendita). Specificatamente, l'emendamento stabilisce una presunzione relativa che il valore di carico di un investimento immobiliare valutato al fair value secondo lo IAS 40 sia realizzato interamente attraverso la vendita e

che la misurazione delle imposte differite, nelle giurisdizioni in cui le aliquote fiscali sono differenti, rifletta l'aliquota relativa alla vendita. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sulla valutazione delle imposte differite al 31 dicembre 2012 per il Gruppo FS Italiane.

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società/Gruppo

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 10 – Bilancio Consolidato** che sostituirà il SIC-12 *Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo)* e parti dello IAS 27 – *Bilancio consolidato e separato*, il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Le principali variazioni stabilite dal nuovo principio sono le seguenti:

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

In termini generali, l'applicazione dell'IFRS 10 richiede un significativo grado di giudizio su un certo numero di aspetti applicativi.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013).

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 11 – Accordi di compartecipazione** che sostituirà lo IAS 31 – *Partecipazioni in Joint Venture* ed il SIC-13 – *Imprese a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo congiunto*. Il nuovo principio, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, fornisce dei criteri per il trattamento contabile degli accordi di compartecipazione basati sui diritti e sugli obblighi derivanti dagli accordi piuttosto che sulla forma legale degli stessi e stabilisce come unico metodo di contabilizzazione delle partecipazioni in imprese a controllo congiunto nel bilancio consolidato il metodo del patrimonio netto. Secondo l'IFRS 11, l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di compartecipazione come una *joint venture*. Il nuovo principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013). A seguito dell'emanazione del principio lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto.

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese** che è un nuovo e completo principio sulle informazioni aggiuntive da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013).

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 13 – Misurazione del fair value** che illustra come deve essere determinato il *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutte le fattispecie in cui i principi che richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Inoltre, il principio richiede un'informativa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) più estesa di quella attualmente richiesta dall'IFRS 7. Il principio è applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo **IAS 32 – Strumenti Finanziari**: esposizione nel bilancio, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014.

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'**IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative**. L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti delle compensazioni delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 1 – Presentazione del bilancio** per richiedere alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi (*Other comprehensive income* OCI) a seconda che essi possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico. L'emendamento è applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012.

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 19 – Benefici ai dipendenti** che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi (OCI) in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. Gli emendamenti prevedono inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano devono essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come "service costs"; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto delle attività risultante all'inizio dell'esercizio devono essere iscritti a conto economico come tali, gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione della passività e attività devono essere iscritti nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi. Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni aggiuntive da fornire nelle note al bilancio. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dopo o dal 1° gennaio 2013. L'applicazione di queste variazioni del principio non ha comportato alcun effetto sui saldi al 31 dicembre 2012 per il Gruppo FS Italiane.

In data 14 marzo 2012 lo IASB ha emesso un emendamento all'**IFRS 1 – Prima adozione degli International Financial Reporting Standard** che introduce una nuova eccezione all'applicazione retrospettiva dell'IFRS 9 e dello IAS 20 in relazione alla contabilizzazione dei prestiti statali esistenti alla data di transizione, equiparando la posizione dei neo-

utilizzatori a quella dei soggetti che redigono da tempo il bilancio secondo i principi contabili internazionali. L'emendamento è applicabile dall'esercizio avente inizio dopo o dal 1° gennaio 2013.

Il 29 giugno 2012 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti ai principi **IFRS 10, IFRS 11 ed IFRS 12** che chiariscono come gestire la fase di transizione ai suddetti principi. In particolare viene specificata la data di prima applicazione del principio (1 Gennaio 2013 per le società che adottano il principio a partire dall'esercizio 2013) ed introduce alcune indicazioni aggiuntive sulle informazioni comparative da fornire nelle note al bilancio. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo.

Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il documento **Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle**, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comporteranno un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando invece quelle che determineranno solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili dal Gruppo Fs Italiane:

- IAS 1 Presentazione del bilancio – Informazioni comparative: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative addizionali, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un'entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettiva, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste *disclosures* comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate.
- IAS 16 Immobili, impianti e macchinari – Classificazione dei *servicing equipment*: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce Immobili, impianti e macchinari se utilizzati per più di un esercizio, nelle rimanenze di magazzino in caso contrario.
- IAS 32 Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio – Imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale: si chiarisce che le imposte dirette relative a queste fattispecie seguono le regole dello IAS 12.
- IAS 34 Bilanci Intermedi – Informazioni sui settori operativi: si chiariscono i requisiti di informativa da esporre nei bilanci intermedi in merito ad attività e passività relativi ai settori operativi.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2013 o in data successiva, con applicazione anticipata consentita.

Principi contabili non omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 9 – Strumenti finanziari**: lo stesso principio è poi stato emendato in data 28 ottobre 2010. Il principio, applicabile dal 1° gennaio 2015 in modo retrospettivo, rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei

flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica avvenuta riguarda il trattamento contabile delle variazioni di fair value di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute alla variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessive e non transiteranno più nel conto economico. Le fasi due e tre del progetto sugli strumenti finanziari, relativi rispettivamente agli impairment delle attività finanziarie e all'*hedge accounting*, sono ancora in corso. Lo IASB sta inoltre valutando limitati miglioramenti all'IFRS 9 per la parte relativa alla Classificazione e valutazione delle attività finanziarie.

In data 1 novembre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi **IFRS 10 – Bilancio Consolidato**, **IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese** e **IAS 27 – Bilancio consolidato e separato**. I suddetti emendamenti chiariscono la definizione di "*investment entity*" ed introducono un'eccezione all'applicazione del principio di consolidamento per tali imprese, permettendo alle stesse di valutare le proprie controllate al *Fair Value*. Inoltre, vengono meglio definiti alcuni requisiti di informativa che le "*investment entities*" devono fornire in nota. Il principio è applicabile per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 o in data successiva.

Uso di stime e valutazioni

La redazione della Relazione finanziaria consolidata 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 consolidati:

i) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo Fs Italiane, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicatori che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo Fs Italiane e dal mercato, nonché dall'esperienza

storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo stesso procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli amministratori.

ii) Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle immobilizzazioni materiali, immateriali e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso 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. Il Gruppo Fs Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

iii) Fondi rischi e oneri

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

iv) Imposte

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

v) Fair value di strumenti finanziari derivati

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

vi) Valore Residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari

Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura (che include gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali) e degli investimenti immobiliari è determinato detraendo il loro valore residuo. Il

valore residuo dell'infrastruttura e degli investimenti immobiliari è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere in quel momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati di dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione. La società controllata RFI S.p.A., gestore dell'infrastruttura ferroviaria, rivede periodicamente il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

vii) Settori operativi

Pur se alla data del presente Bilancio consolidato la Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. non ha titoli di debito o azioni quotate in un mercato regolamentato, la stessa, in previsione di possibili operazioni di tale natura, fornisce in nota integrativa informazioni sui settori operativi, secondo quanto previsto dall'IFRS 8.

5. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

Il Gruppo FS Italiane è esposto ai seguenti 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 del Gruppo 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 consolidato include inoltre ulteriori informazioni quantitative.

La gestione dei rischi del Gruppo Fs Italiane si focalizza sulla volatilità dei mercati finanziari e cerca di minimizzare potenziali effetti indesiderati sulla performance finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

Rischio di credito

Il rischio di credito deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali, dalla potenziale esposizione relativa a strumenti finanziari derivati e dagli investimenti finanziari del Gruppo Fs Italiane.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, le società che li utilizzano hanno in vigore una specifica *policy* che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di *rating*.

Per quanto riguarda la valutazione del rischio di credito dei clienti, ogni società del Gruppo Fs Italiane è responsabile per la gestione e analisi del rischio di tutti i nuovi clienti rilevanti, controlla costantemente la propria esposizione commerciale e finanziaria e monitora l'incasso dei crediti della pubblica amministrazione nei tempi contrattuali prestabiliti.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2012, confrontata con il saldo al 31 dicembre 2011.

valori in milioni di euro

	31.12.2012	31.12.2011
Crediti commerciali correnti	3.201	2.685
Fondo svalutazione	(401)	(400)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	2.800	2.285
Altre attività correnti	3.188	1.495
Fondo svalutazione	(14)	(11)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	3.174	1.484
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.402	1.623
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.402	1.623
Altre attività non correnti	4.481	3.763
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	4.481	3.763
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.269	2.064
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	184	178
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	184	178
Crediti commerciali non correnti	50	49
Fondo svalutazione	(15)	(13)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	35	36
Contratti di costruzione	17	16
Fondo svalutazione	(4)	
Contratti di costruzione al netto del fondo svalutazione	13	16
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione (*)	13.358	11.449

(*) Non sono inclusi i crediti tributari e le partecipazioni

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

valori in milioni di euro

	31.12.2012	31.12.2011
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	10.208	7.112
Clienti ordinari	1.069	1.474
Istituti finanziari	39	125
Altri debitori	773	674
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	12.089	9.385

	31.12.2012	31.12.2011
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	84,4%	75,8%
Clienti ordinari	8,8%	15,7%
Istituti finanziari	0,3%	1,3%
Altri debitori	6,4%	7,2%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

Si evidenzia che una parte significativa dei crediti commerciali e finanziari è riconducibile a enti governativi e pubblici, tra cui le Regioni italiane e il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF).

L'ammontare delle attività finanziarie ritenute di dubbia recuperabilità e di importo non significativo è coperto da opportuni stanziamenti al fondo svalutazione crediti.

La tabella seguente fornisce una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2012 raggruppate per scaduto ed esposte escludendo le Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

valori in milioni di euro

31.12.2012						
	Non scaduti	Scaduti da				Totale
		0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	9.351	460	173	241	32	10.257
Fondo Svalutazione	(14)	(2)		(22)	(11)	(49)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	9.337	458	173	219	21	10.208
Clienti ordinari (lordo)	798	213	196	170	49	1.426
Fondo Svalutazione	(38)	(4)	(161)	(107)	(47)	(357)
Clienti ordinari (netto)	760	209	35	63	2	1.069
Istituti finanziari	16			23		39
Altri debitori (lordo)	642	48	19	45	48	802
Fondo Svalutazione	(1)	(2)		(23)	(3)	(29)
Altri debitori (netto)	641	46	19	22	45	773
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	10.754	713	227	327	68	12.089

Rischio di liquidità

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo Fs Italiane sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Capogruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace e efficiente gestione delle risorse finanziarie. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo FS Italiane.

Il Gruppo ha come obiettivo la prudente gestione del rischio di liquidità originato dalla normale operatività.

Nello specifico per far fronte a potenziali temporanee esigenze di liquidità la Capogruppo si è dotata lo scorso esercizio di una "Backup Credit Facility" dell'importo massimo di euro 1.500 milioni, su base "committed" accesa con un pool di otto finanziatori e con scadenza pari a tre anni; tale linea di credito è stata posta in essere con una finalità "general purpose" ed in tal senso garantisce alla Società la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo.

Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, il Gruppo FS Italiane ha a disposizione ulteriori linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2012 e al 31 dicembre 2011, indicate al lordo degli interessi da versare, sono espone nelle tabelle seguenti:

valori in milioni di euro

31 dicembre 2012	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							
Prestiti obbligazionari	3.412	3.729	8	607	21	886	2.208
Finanziamenti da banche	6.527	7.587	315	1.108	621	2.214	3.327
Debiti verso altri finanziatori	1.804	2.143	152	121	249	719	903
Altri finanziamenti	11	11					11
Debiti commerciali	4.094	4.152	2.344	1.807	1		
Passività finanziarie	168	169	166		1	2	
Totale	16.016	17.790	2.984	3.643	893	3.821	6.449
Passività finanziarie derivate	358	350	64	70	97	123	(4)

valori in milioni di euro

31 dicembre 2011	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.300	3.842	28	24	637	925	2.228
Finanziamenti da banche	6.947	7.747	436	290	1.256	1.999	3.766
Debiti verso altri finanziatori	1.942	2.356	139	121	242	731	1.123
Debiti commerciali	3.801	3.801	3.801				
Passività finanziarie	8	8					8
Totale	15.998	17.754	4.404	435	2.135	3.655	7.125
Passività finanziarie derivate	444	462	52	60	121	175	54

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Si evidenzia che, con riferimento alle passività finanziarie non derivate in scadenza entro 6 mesi o meno, la parte principale è rappresentata dai debiti commerciali per appalti e lavori AV/AC il cui rimborso avviene principalmente tramite i contributi dello Stato ed in parte residua tramite i flussi di cassa della gestione.

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2012 e al 31 dicembre 2011, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 dicembre 2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.412	602	822	1.988
Finanziamenti da banche	6.527	1.301	2.387	2.839
Debiti verso altri finanziatori	1.804	207	771	827
Altri finanziamenti	11			11
Debiti commerciali	4.094	4.092	1	
Passività finanziarie	168	166	2	
Totale	16.016	6.368	3.983	5.665

valori in milioni di euro

31 dicembre 2011	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.300	8	1.385	1.907
Finanziamenti da banche	6.947	610	2.872	3.465
Debiti verso altri finanziatori	1.942	186	745	1.011
Debiti commerciali	3.801	3.801		
Passività finanziarie	8			8
Totale	15.998	4.605	5.002	6.391

Rischio di mercato

Il Gruppo FS Italiane, nello svolgimento della sua attività operativa, è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, al rischio dell'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 del Gruppo a tali rischi, entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti. Il Gruppo FS Italiane utilizza operazioni di copertura al fine di gestire la volatilità dei risultati.

Rischio di tasso di interesse

Il Gruppo FS Italiane è esposto principalmente al rischio di tasso di interesse relativo ai finanziamenti passivi di medio e lungo termine indicizzati al tasso variabile. Le società del Gruppo maggiormente esposte a tale rischio (tra le principali Trenitalia, RFI e Grandi Stazioni) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche *policy* di gestione del rischio approvate dai rispettivi CDA ed implementate con il supporto tecnico e operativo della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di *business* proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle *policy* adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

Con le suddette *policy*, il Gruppo FS Italiane non utilizza strumenti finanziari derivati di natura speculativa, ma esclusivamente strumenti di copertura e, in particolare, i cd. "*plain vanilla*" quali *interest rate swap*, *interest rate collar* ed *interest rate cap*.

La seguente tabella riporta il dettaglio dei finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve) e le passività finanziarie correnti e non correnti esclusi gli strumenti derivati di copertura, a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	8.006	8.563	1.984	399	2.356	3.824
Tasso fisso	3.917	5.076	600	491	1.429	2.556
Saldo al 31 dicembre 2012	11.923	13.639	2.584	890	3.785	6.380
Tasso variabile	8.099	8.462	269	1.722	2.256	4.214
Tasso fisso	4.098	5.491	548	475	1.412	3.056
Saldo al 31 dicembre 2011	12.197	13.953	819	2.197	3.667	7.270

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

	31.12.2012	31.12.2011
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	67%	66%
Tasso fisso	33%	34%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	11%	18%
Tasso variabile protetto	29%	19%
Tasso fisso	61%	63%

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2012.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	38	(36)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento		
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(24)	26
Totale	14	(10)

Quest'ultima tabella riporta gli effetti patrimoniali che si registrerebbero sul valore dei derivati se si verificasse una variazione +/- 50 *basis points* dei tassi di interesse Euribor.

valori in milioni di euro

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Fair value derivati di copertura	89	(94)
Totale	89	(94)

Rischio di cambio

Il Gruppo FS Italiane è principalmente attivo nel mercato italiano, e comunque in paesi dell'area Euro ed è pertanto esposto solo molto limitatamente al rischio cambio derivante dalle diverse valute in cui opera. Al 31 dicembre 2012 risultano finanziamenti in franchi svizzeri per un importo complessivo pari a CHF 81 milioni.

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane 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. Il Gruppo FS Italiane 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 consolidata e categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

	valori in milioni di euro		
31 dicembre 2012	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.402		
Crediti commerciali non correnti	35		
Altre attività non correnti	4.482		
Contratti di costruzione	12		
Crediti commerciali correnti	2.800		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	184		
Altre attività correnti	3.175		
Finanziamenti a medio/lungo termine		9.633	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		291	288
Debiti commerciali non correnti		35	
Altre passività non correnti		340	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		2.121	
Debiti commerciali correnti		4.059	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		236	71
Altre passività correnti		7.276	

	valori in milioni di euro		
31 dicembre 2011	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	Di cui derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	1.623		
Crediti commerciali non correnti	36		
Altre attività non correnti	3.763		
Contratti di costruzione	16		
Crediti commerciali correnti	2.285		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	178		
Altre attività correnti	1.484		
Finanziamenti a medio/lungo termine		11.390	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		422	422
Debiti commerciali non correnti			
Altre passività non correnti		412	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		804	
Debiti commerciali correnti		3.801	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		24	21
Altre passività correnti		4.527	

6. Attività possedute per la vendita

Al 31 dicembre 2012 le attività possedute per la vendita (28 milioni di euro) sono costituite dagli *asset* relativi alla vendita a *BNP Paribas Real Estate Property Development Italy* SpA dei comparti edificatori privati limitrofi alla Stazione Tiburtina di Roma (24 milioni di euro) e dal valore residuo del palazzo ex compartimentale di Genova (4 milioni di euro).

7. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari a inizio e fine periodo, con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2012 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in milioni di euro

	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	79.038	14.047	776	758	20.101	114.720
Ammortamenti e perdite di valore	(24.988)	(6.393)	(466)	(567)	(1.547)	(33.961)
Contributi	(20.497)	(525)	(89)	(38)	(12.575)	(33.724)
Consistenza al 1.1.2011	33.553	7.129	221	153	5.979	47.035
Investimenti	8	21	1	7	3.793	3.830
Passaggi in esercizio	648	541	22	48	(1.259)	
Ammortamenti	(74)	(800)	(18)	(37)		(929)
Perdite di valore		(24)			(9)	(33)
Operazioni straordinarie	44	53	1	3	25	126
Alienazioni e dismissioni	(1)	(6)	(1)		(19)	(27)
Altri movimenti	(94)				(9)	(103)
Incrementi dei contributi nel periodo	(3.302)	(1)	(17)	(3)	(2.357)	(5.680)
Altre riclassifiche	(3)	1	(2)	8	19	23
Totale variazioni	(2.774)	(215)	(14)	26	184	(2.793)
Costo storico	79.469	14.497	785	808	22.643	118.202
Ammortamenti e perdite di valore	(24.907)	(7.124)	(473)	(588)	(1.552)	(34.644)
Contributi	(23.783)	(459)	(105)	(41)	(14.928)	(39.316)
Consistenza al 31.12.2011	30.779	6.914	207	179	6.163	44.242
Investimenti	2	27	1	5	3.795	3.830
Passaggi in esercizio	612	964	22	44	(1.642)	
Ammortamenti	(80)	(875)	(17)	(30)		(1.002)
Perdite di valore		(6)				(6)
Operazioni straordinarie		23				23
Alienazioni e dismissioni	(22)	(19)	(1)	(2)	(8)	(52)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"	(24)					(24)
Incrementi dei contributi nel periodo	(553)	(7)	(16)	(6)	(1.464)	(2.046)
Altre riclassifiche	(167)	(26)		2	159	(32)
Totale variazioni	(232)	81	(11)	13	840	691
Costo storico	79.649	15.134	806	811	24.938	121.338
Ammortamenti e perdite di valore	(24.772)	(7.630)	(488)	(572)	(1.548)	(35.010)
Contributi	(24.330)	(509)	(122)	(47)	(16.387)	(41.395)
Consistenza al 31.12.2012	30.547	6.995	196	192	7.003	44.933

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 3.795 milioni di euro, è riconducibile principalmente:

- agli oneri sostenuti per il completamento delle infrastrutture della rete ad Alta Velocità e per la progettazione e realizzazione di opere in corso sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (2.780 milioni di euro);
- ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la riqualificazione del materiale rotabile (si segnala in particolare il progetto di acquisto di locomotive leggere E464, carrozze "Doppio-Piano" e i nuovi convogli serie "ETR 1000") e per la riorganizzazione degli impianti di manutenzione dei nuovi convogli per l'Alta Velocità (933 milioni di euro);
- alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti le spese di progettazione e i lavori relativi agli interventi di riqualificazione in corso nelle principali stazioni (35 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria di RFI (562 milioni di euro), mentre quelli degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e ad interventi di manutenzione incrementativa (938 milioni di euro).

Le "Altre riclassifiche" sono principalmente dovute:

- al trasferimento di n. 366 compendi immobiliari e di Trieste Campo Marzio inizialmente presenti nelle voci "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" e "Immobilizzazioni in corso e acconti" (per un importo pari a 168 milioni di euro) da RFI SpA a FS SpA, da quest'ultima considerati immobili e terreni di *trading* ed iscritti come tali alla voce "Rimanenze";
- al trasferimento del materiale rotabile di Cisalpino nel parco rotabile di Trenitalia (per un importo pari a 147 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2012 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia dato in pegno ad Eurofima a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 3.410 milioni di euro, e con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI da alienare ai sensi della legge n.560/93.

Contributi governativi

Nel corso del 2012, in linea con lo stato avanzamento lavori, sono stati allocati contributi in conto impianti per un totale di 2.046 milioni di euro:

- per 95 milioni di euro a valere sui contributi da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali relativi al sistema AV/AC;
- 1.676 milioni di euro a valere sui contributi conto impianti da Ministero dell'Economia e delle Finanze destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 243 milioni di euro a valere sui contributi conto impianti da Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e altri Enti destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale;
- 25 milioni di euro relativi ai lavori in corso di realizzazione per le "opere complementari ai complessi di stazione", approvati nell'ambito del programma per le infrastrutture strategiche (Legge 443/2001 – cd. Legge Obiettivo) e
- 7 milioni di euro relativi alla manutenzione/rinnovo del parco rotabile per il trasporto su rotaia e gomma.

8. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2012 che al 31 dicembre 2011, degli investimenti immobiliari.

	2012		2011	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
valori in milioni di euro				
Saldo al 1 Gennaio				
Costo	2.386	860	2.278	879
di cui:				
Costo storico	2.387	888	2.279	906
Contributi	(1)	(28)	(1)	(27)
Fondo Ammortamento		(399)		(162)
Fondo Svalutazione	(1.064)	(116)	(1.051)	(388)
Valore a bilancio	1.322	345	1.227	329
Variazioni dell'esercizio				
Acquisizioni		7		5
Contributi		(2)		(1)
Riclassifiche	19	(1)	18	3
Ammortamenti e svalutazioni	(2)	(9)	(2)	(8)
Altri movimenti	(5)	(2)	79	17
Totale Variazioni	13	(7)	95	16
Saldo al 31 dicembre				
Costo	2.398	858	2.386	860
Fondo Ammortamento		(402)		(399)
Fondo Svalutazione	(1.063)	(118)	(1.064)	(116)
Valore a bilancio	1.335	338	1.322	345

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e comprende aree destinate alla valorizzazione, linee dismesse, alcuni fabbricati e alcune officine detenuti per la valorizzazione o la vendita e diverse proprietà immobiliari date in locazione a terzi.

9. Attività immateriali

	Costi di sviluppo	Dir.di brev.ind. e dir.ut. opere ingegno	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Avviamento	Totale
Costo storico	115	9	791	57	15	4	990
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(8)	(484)		(14)	(4)	(597)
Contributi	(4)		(31)				(35)
Consistenza al 1.1.2011	24	1	276	57	1		358
Investimenti			4	121	1		126
Passaggi in esercizio	1		56	(57)			
Ammortamenti	(1)		(54)		(8)		(63)
Alienazioni e dismissioni							
Operazioni straordinarie			2	(1)	54	78	133
Perdite di valore							
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(1)				(1)
Altre riclassifiche			1	(22)			(21)
Totale variazioni			8	41	47	78	174
Costo storico	115	9	847	98	71	91	1.231
Ammortamenti e perdite di valore	(87)	(8)	(531)		(23)	(13)	(662)
Contributi	(4)		(32)				(36)
Consistenza al 31.12.2011	24	1	284	98	48	78	533
Investimenti		1	4	107	5		117
Passaggi in esercizio	1		48	(50)			(1)
Ammortamenti	(1)	(1)	(46)		(9)		(57)
Alienazioni e dismissioni							
Operazioni straordinarie						9	9
Perdite di valore							
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"							
Incrementi dei contributi di periodo			(1)	(19)			(20)
Altre riclassifiche				(22)		7	(15)
Totale variazioni			5	16	(4)	15	33
Costo storico	116	10	899	133	77	107	1.342
Ammortamenti e perdite di valore	(88)	(9)	(579)		(33)	(13)	(722)
Contributi	(5)		(32)	(19)			(56)
Consistenza al 31.12.2012	23	1	288	114	44	94	564

Gli investimenti nelle "Immobilizzazioni in corso ed acconti" e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione dei *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita e per il sistema informativo di Gruppo. L'incremento dei contributi è invece relativo principalmente a quanto è stato destinato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale per ciò che riguarda le attività immateriali (18 milioni di euro).

Gli investimenti in "Altre" si riferiscono ai diritti d'uso da parte della controllata indiretta Blueferries dei ponti delle navi ferroviere di proprietà di RFI.

L'importo di circa 7 milioni di euro di avviamento evidenziato nelle "Altre Riclassifiche" è riferito al ramo di azienda della *joint venture* Italia Logistica, nel 2012 incorporato in FS Logistica.

La parte restante di avviamento per circa 9 milioni di euro valorizzato nelle "Operazioni straordinarie" è relativo agli acquisti rispettivamente da parte di Busitalia di una quota di partecipazione in Ataf Gestioni e da parte di quest'ultima di una quota di partecipazione in LI-NEA.

Per i dettagli delle operazioni sopra descritte si rinvia a quanto riportato nella relazione sulla gestione ("Principali eventi dell'esercizio").

L'avviamento già in passato presente e relativo al ramo d'azienda di Italia Logistica è confermato sulla base di un valore economico determinato con una perizia giurata. In relazione all'operazione riguardante Busitalia ed Ataf Gestioni si è in attesa del processo di allocazione della differenza tra i prezzi pagati ed i valori delle società *target*, in rispetto delle tempistiche previste dall'IFRS 3.

L'avviamento di 78 milioni di euro, già iscritto nel 2011 relativamente all'operazione di acquisto del Gruppo Netinera e riferito al ragionevole valore delle sinergie attese dall'acquisizione stessa, è stato oggetto di un *impairment test* al 31 dicembre 2012; il *test* ha confermato la congruità dell'importo.

Test di Impairment

L'aggiornamento del Piano Industriale al 2015, presentato al CdA della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel mese di settembre 2012, ha visto ridefinire, in parte, gli obiettivi e le azioni per i business in portafoglio sul periodo 2013-15, prendendo in considerazione gli elementi di novità (*impairment indicators*) intervenuti nel corso del 2012 che hanno modificato il contesto di riferimento in alcuni suoi aspetti di sostanza. Tali novità sono state sia di carattere esogeno (e.g. provvedimenti di natura economica, fiscale e previdenziale presenti nei decreti c.d. "Salva Italia" e "Cresci Italia" varati dal Governo Monti, modifiche al quadro di finanza internazionale, indicatori macro economici di riferimento che evidenziano riduzioni rispetto alle previsioni precedenti, ecc.) sia interne al "mondo FS" (e.g. sottoscrizione del nuovo CCNL Mobilità/Area attività ferroviarie, modifica del perimetro di consolidamento del Gruppo, quadro mutato delle disponibilità finanziarie per i servizi universali del regionale e della media/lunga percorrenza ecc.).

Tale aggiornamento del Piano Industriale, pur evidenziando per il triennio 2013/2015 obiettivi economici, finanziari e patrimoniali coerentemente rivisti a seguito dei suddetti elementi, ha comunque confermato le linee strategiche del Piano Industriale 2011-2015 del Gruppo FS Italiane, ed ha evidenziato performance e risultati economici consolidati prospettici (EBITDA al 25% nel 2015 e EBIT Margin che arriva a superare il 9%) di robustezza e solidità, a sostegno anche del percorso di sviluppo che il Gruppo stesso intende realizzare.

Pertanto il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane, nella seduta del 20 settembre 2012, ha come accennato preso atto dell'aggiornamento del Piano d'Impresa 2013-2015 e del fatto che le linee strategiche del Piano precedente, a fronte della rivisitazione parziale per il triennio in esame degli obiettivi economici, finanziari e patrimoniali coerentemente rivisti a seguito dei suddetti cambiamenti, hanno mantenuto la loro sostanziale validità.

In sintesi, il conto economico consolidato di Gruppo aggiornato e il suo confronto con quello incluso nel precedente Piano hanno evidenziato una sostanziale tenuta di tutti gli indicatori di redditività, in particolare per gli anni 2014 e 2015. Infatti, a fronte di una riduzione dei ricavi operativi (riduzione dei servizi universali sia Trasporto Regionale che Servizi giorno/notte; contrazione ricavi da trazione merci e logistica; minori valorizzazioni immobiliari) la redditività complessiva del Gruppo FS Italiane mantiene sostanzialmente invariato il suo andamento per l'effetto compensativo dovuto alla diminuzione sostanziale del costo del lavoro rispetto alle stime precedenti, al calo degli altri costi operativi e alla diminuzione degli ammortamenti.

Ai fini dell'*impairment test*, fermo restando sia il metodo che l'identificazione delle unità generatrici di flussi finanziari (*Cash Generating Unit* – CGU) in coerenza con la struttura di business delle società del Gruppo adottata a partire dal bilancio di prima adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS, i flussi di cassa sono stati determinati, in particolare per le due principali società del Gruppo (Trenitalia ed RFI), sulla base dei dati previsionali del Budget 2013, approvato dai rispettivi Consigli di Amministrazione, e dei valori dell'ultimo aggiornamento di Piano Industriale 2014 e 2015, come sopra descritto; per l'anno 2016, non essendo disponibili i dati di Piano, si è provveduto ad una estrapolazione sulla base di quelli del 2015.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è il WACC (*Weighted Average Cost of Capital*), calcolato coerentemente per ciascuna CGU in analogia agli esercizi precedenti. In particolare il tasso utilizzato nel 2012 per le CGU Passeggeri M/L Percorrenza e Passeggeri Regionale è pari a 7,1%, per la CGU Cargo è del 9% e per la Rete Convenzionale e per l'Alta Velocità è pari al 5,5%.

Alla luce di quanto sopra si può concludere che, in base alle attività di aggiornamento di Piano e di test effettuate, dal confronto tra il Capitale Investito Netto delle singole CGU ed il valore attualizzato dei flussi di cassa più il suo *terminal value* (*Value in Use*), non sono state individuate situazioni di presenza di perdite durevoli di valore degli *asset* del Gruppo FS Italiane.

10. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti interscambiati nel 2012 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2011	Incr.(Decr.) con impatto a Conto Economico	Incr.(Decr.) OCI	Altri movimenti	31.12.2012
Attività per imposte anticipate	238	70			308
Passività per imposte differite	243	(10)			233

Le attività per imposte anticipate e le passività per imposte differite si riferiscono al disallineamento tra valore contabile e valore fiscale, rispettivamente, degli *Immobili, impianti e macchinari* (in particolare, della rete tradizionale per la svalutazione del costo originario operata in sede di prima adozione IAS/IFRS) e delle *Rimanenze* (in particolare, degli immobili di *trading*, rispetto alle rivalutazioni fiscalmente irrilevanti). Inoltre, le attività per imposte anticipate riflettono, per 72 milioni di euro, la valutazione dell'attuale recuperabilità di quota parte delle perdite fiscali di Trenitalia, sulla base delle prospettive di redditività del Gruppo, tenendo in considerazione la disciplina vigente in materia di riportabilità delle perdite ed il contesto socio-economico di riferimento.

11. Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2012, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare, comparata con il valore al 31 dicembre 2011.

valori in milioni di euro

	Valore netto 31.12.2012	% di possesso		Valore netto 31.12.2011	% di possesso
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto					
Cisalpino SA	68,00	50,00		77,93	50,00
Trenord Srl	32,00	50,00		33,18	50,00
Italia Logistica Srl					50,00
Thellò (già Trenitalia Veolia Transdev SAS)					50,00
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	0,05	50,00		0,19	50,00
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	0,19	50,00		0,30	50,00
Berchtesgardener Land Bahn GmbH		50,00			50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	1,97	57,45 (*)		1,58	57,45
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	0,56	35,04 (*)		0,55	35,04
KVG Stade GmbH & Co. KG	3,82	34,47 (*)		3,49	34,47
Kraftverkehr - GMBH - KVG	0,82	34,47 (*)		0,44	34,47
KVG Stade Verwaltungs GmbH	0,01	34,47 (*)		0,01	34,47
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn	0,19	25,20 (*)		0,12	25,20
Partecipazioni in imprese collegate					
B.B.T. SE SpA	67,04	50,00		64,81	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	43,91	14,74		41,47	14,74
Logistica SA	1,40	50,00		1,17	50,00
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	95,05	50,00		95,05	50,00
Pol Rail Srl	1,54	50,00		1,54	50,00
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7,86	50,00		7,94	50,00
LI-NEA SpA	1,55	34,00			n.a.
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	0,33	33,33		0,33	33,33
Altre	3,23			4,11	
Totale	330			334	

(*) La società è da considerarsi come una joint venture perché il Gruppo esercita la stessa influenza dei soci terzi

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio 2012.

valori in milioni di euro

	Valore finale al 31.12.2011	Variazione area	Aumenti di capitale	Impatto a Conto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2012
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	118			(8)	(2)	108
Partecipazioni in imprese collegate	216	2	2	3	(1)	222
Totale	334	2	2	(5)	(3)	330

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso del 2012.

Nella voce "Altro" è incluso l'impatto delle riserve OCI, ossia le variazioni della riserva *fair value* sui derivati e riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti, e le differenze di cambio per le società che operano in valuta diversa dall'euro.

La variazione dell'area, positiva per 2 milioni di euro, è dovuta alla già citata operazione straordinaria relativa alle acquisizioni effettuate da Busitalia in Ataf Gestioni e le sue partecipate. Per i dettagli di tale operazione si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione ("Principali eventi dell'esercizio").

La società Thellò (già Trenitalia Veolia Transdev SAS) valutata con il metodo del patrimonio netto nel 2011, nel 2012 è stata consolidata con il metodo globale in quanto è aumentata la percentuale di possesso del Gruppo.

La società Italia Logistica Srl nel corso del 2012 è stata ceduta ed è quindi uscita dall'area di consolidamento. Per i dettagli di tale operazione si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla Gestione ("Principali eventi dell'esercizio").

Gli aumenti di capitale per l'esercizio 2012 si riferiscono alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale nella BBT SE (per un valore pari a 17 milioni di euro), compensato parzialmente dai contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, per un importo pari a 15 milioni di euro, che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa. Si è verificato un aumento di capitale anche in LTF Sas per un importo pari a 7 milioni di euro, compensato totalmente dai contributi in conto impianti ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al cap. 7122 per gli investimenti finanziari, anch'essi contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Il valore della partecipazione Berchtesgardener Land Bahn GmbH è pari a zero a seguito di un *deficit* patrimoniale di circa 0,8 milioni di euro. A fronte di tale valore negativo, sono stati svalutati tutti gli *assets* relativi alla partecipazione nel bilancio della partecipante Regental Bahnbetriebs GmbH.

Nella seguente tabella sono riepilogati i dati salienti delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, non rettificata per la percentuale di possesso detenuta dal Gruppo FS Italiane.

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2012	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Cisalpino Sa	50,00	172	6	178	4		4	64	(85)	(21)
Trenord Srl	50,00	300	188	487	319	95	414	737	(734)	3
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00	18	8	26	19	7	26	99	(99)	
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	50,00	5	10	16	15		15	10	(10)	
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	50,00	2		2	4		4	8	(9)	(1)
Verkehrsbetriebe Ostthannover GmbH	57,45	2	3	4	1		1	9	(8)	1
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	35,04	1	1	2				1	(1)	
KVG Stade GmbH & Co. KG	34,47	13	13	26	7	8	16	31	(29)	2
Kraftverkehr - GMBH - KVG	34,47	1	13	14	11		11	24	(23)	1
KVG Stade Verwaltungs GmbH	34,47									
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn	25,20	2	1	3	1		2	15	(14)	

valori in milioni di euro

Partecipazioni in imprese a controllo congiunto 31.12.2011	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
Cisalpino Sa	50,00	223	473	696	153	308	461	38	(36)	2
Italia Logistica Srl	50,00	56	15	71	69	2	71	91	(94)	(3)
Trenord Srl	50,00	330	150	480	280	123	403	679	(671)	8
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	50,00	16	8	24	20	3	24	61	(64)	(3)
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	50,00	5	6	11	11		11	7	(6)	
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	50,00	1		2	3		3	6	(6)	
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	57,45	2	3	4		1	1	7	(7)	
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	35,04	1	1	2				1	(1)	
KVG Stade GmbH & Co. KG	34,47	14	13	27	13	6	19	27	(27)	
Kraftverkehr - GMBH - KVG	34,47	2	10	12	10	1	11	20	(19)	1
KVG Stade Verwaltungs GmbH	34,47									
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn	25,20	2	1	3	1		2	13	(13)	

Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2012	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/ (perdita)
B.B.T. SE SpA	50,00	112	475	588	310	2	312	12	(12)	
Ferrovie Nord Milano SpA	14,74	256	332	587	180	110	289	254	(232)	22
Logistica SA	50,00	1	3	4	1	3	4		(1)	
LTF - Lyon Turin										
Ferrovie Sas	50,00	47	638	686	69		69	42	(42)	
PoI Rail Srl	50,00	7		7	4		4	15	(15)	
Quadrante Europa										
Terminal Gate SpA	50,00	2	20	22	1	5	6	1	(2)	
LI-NEA SpA	34,00	8	7	15	8	7	15	17	(16)	1
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	33,33		1	1				1	(1)	

Partecipazioni in imprese collegate 31.12.2011	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale Attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale Passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
B.B.T. SE SpA Ferrovie Nord Milano SpA	50,00	90	382	472	237	2	239	12	(12)	
Logistica SA	14,74	262	287	549	169	98	267	242	(221)	21
LTF - Lyon Turin Ferrovie Sas	50,00	2	3	5	2		2			
Pol Rail Srl	50,00	38	592	630	55		56	21	(21)	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	50,00	7		7	4		4	15	(15)	
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	50,00	2	20	22	1	6	6	1	(1)	
	33,33	1	1	1				1	(1)	

12. Attività finanziarie (inclusi i derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto:

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altre partecipazioni	189		189	189		189			
Titoli e Finanziamenti	24	15	39	111	15	126	(87)		(87)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere	1.316	148	1.464	1.463	142	1.605	(147)	6	(141)
Crediti per finanziamenti	62	18	80	49	17	66	13	1	14
Altri crediti finanziari		3	3		4	4		(1)	(1)
Totale	1.591	184	1.775	1.812	178	1.990	(221)	6	(215)

La diminuzione avvenuta nel corso del 2012 delle Attività finanziarie, è principalmente legata alla posta "Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze" ridotta principalmente a seguito dell'erogazione delle due *tranches* semestrali di contributo relative ai contributi quindicennali previsti dall'art.1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (pari a 138 milioni di euro) e alla posta "Titoli e Finanziamenti non correnti", ridotta a seguito della riscossione da parte di Euterpe Finance dei crediti per imposta patrimoniale che furono oggetto di cartolarizzazione (78 milioni di euro) e della conseguente riclassifica tra le Altre attività non correnti dei crediti verso l'Erario per gli interessi maturati (9 milioni).

13. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		132	132		2	2		130	130
Crediti per IVA	149	656	805	908	171	1.079	(759)	485	(274)
Ministero dell'Economia e delle Finanze	3.783	1.856	5.639	3.657	1.026	4.683	126	830	956
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	599	834	1.433				599	834	1.433
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		50	50		45	45		5	5
Altre Amministrazioni dello Stato		20	20		21	21		(1)	(1)
Debitori diversi e ratei/risconti	103	298	401	106	401	507	(3)	(103)	(106)
Totale	4.634	3.846	8.480	4.671	1.666	6.337	(37)	2.180	2.143
Fondo svalutazione		(14)	(14)		(11)	(11)		3	3
Totale netto fondo svalutazione	4.634	3.832	8.466	4.671	1.655	6.326	(37)	2.177	2.140

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) sono di seguito dettagliati:

valori in milioni di euro

Trasferimenti a favore di RFI	Valori al 31.12.2011	Incrementi	Decrementi	Valori al 31.12.2012
In conto esercizio:				
- Somme dovute dal MEF in forza del CdP	581	1.211	(1.260)	532
In conto impianti:				
- in forza del CdP	815	2.471	(1.213)	2.073
- Decreto MEF 47339/2011	3.287	148	(400)	3.035
dal MEF	4.102	2.619	(1.613)	5.108
dal MIT	0	1.757	(325)	1.432
Totale in conto impianti	4.102	4.376	(1.938)	6.540

I crediti relativi alle "Somme dovute in forza del Contratto di Programma" sono stati iscritti nell'esercizio in corso per 1.211 milioni di euro, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 12 novembre 2011, n. 183 "Legge di stabilità 2012"; degli stessi, 101 milioni di euro, sono stati portati tra gli acconti passivi e quindi non iscritti a conto economico in attesa della destinazione finale. Nel corso dell'esercizio, sono stati incassati i crediti residui relativi ad anni precedenti per 150 milioni di euro e crediti di competenza dell'anno 2012 per 1.110 milioni di euro.

In merito al conto impianti, nell'anno 2012 sono stati iscritti crediti verso il MEF relativi alle:

- somme relative al "Contratto di Programma" per un importo pari a 2.471 milioni di euro, destinati agli investimenti infrastrutturali della rete convenzionale e alla manutenzione straordinaria o agli interventi urgenti ed indifferibili della rete ferroviaria, in misura pari a quanto stabilito dalla Legge 12 novembre 2011, n. 183 "Legge di stabilità 2012",
- interessi maturati per 148 milioni di euro, sui contributi quindicennali di cui al decreto 47339 del 1 giugno 2011.

Inoltre per la prima volta nell'anno 2012 sono stati iscritti crediti verso il MIT, per 1.757 milioni di euro, legati al completamento di linee AV/AC e per la manutenzione straordinaria relativa all'aggiornamento 2010-2011 del contratto di programma 2007-2011. In particolare, 833 milioni di euro si riferiscono a contributi quindicennali che verranno incassati a partire dal 2013, stanziati dalla Legge 443 del 2001 (cd. Legge Obiettivo).

Nel corso dell'esercizio sono stati incassati 1.937 milioni di euro, tra cui la quota annuale di 400 milioni di euro di cui al decreto 47339 sopra indicato.

Si evidenzia che i crediti iscritti come somme dovute dal MEF e MIT in forza del Contratto di Programma (per un totale di 3.506 milioni di euro) si riferiscono a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del passivo.

I crediti in forza del decreto MEF 47339/2011 (3.035 milioni di euro) si riferiscono a contributi per lavori già completati ed iscritti tra le immobilizzazioni materiali, per complessivi 3.333 milioni di euro, i cui stanziamenti sono stati ottenuti, con quote annuali di 400 milioni di euro, a partire dal 2011.

L'incremento della voce "Altri crediti vs società del Gruppo" (130 milioni di euro) accoglie per 117 milioni di euro il credito verso la società controllata Cisalpino AG e si ricollega all'operazione di subentro nel finanziamento Eurofima, come già ampiamente descritto in Relazione sulla Gestione.

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Nazionali	8.321	6.282	2.039
Paesi dell'area euro	38	50	(12)
Regno Unito			
Altri paesi europei (UE non Euro)		2	(2)
Altri paesi europei non UE	121	3	118
Stati Uniti			
Altri paesi			
Totale	8.480	6.337	2.143

14. Rimanenze e Contratti di costruzione

La voce risulta così composta:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.168	1.157	11
Fondo svalutazione	(225)	(230)	(5)
Valore netto	943	927	16
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	5	4	1
Fondo svalutazione			
Valore netto	5	4	1
Cespiti radiati da alienare	17	16	1
Fondo svalutazione	(10)	(14)	(4)
Valore netto	7	2	5
Contratti di costruzione	17	16	1
Fondo svalutazione	(5)		5
Valore netto	12	16	(4)
Immobili e Terreni Trading	1.219	1.071	148
Fondo svalutazione	(302)	(311)	(9)
Valore netto	917	760	157
Totale Rimanenze e contratti di costruzione	1.885	1.709	175

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo sono costituite dalle giacenze destinate a soddisfare le richieste da parte degli impianti di materiale destinato agli investimenti, di materiale d'armamento, di impianti elettrici e navigazione e di materiali impiegati nel processo di manutenzione.

Gli immobili e terreni *trading* si riferiscono al patrimonio immobiliare detenuto dal Gruppo FS Italiane e destinato alla vendita. L'incremento dell'esercizio, pari a 157 milioni di euro, deriva principalmente dalla riclassifica operata dalla voce "Immobili, impianti e macchinari", a cui si rimanda per il commento di dettaglio, compensata per 19 milioni di euro dal decremento originato dalle vendite intercorse nel 2012.

15. Crediti commerciali non correnti e correnti

valori in milioni di euro

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	20	1.389	1.409	19	1.268	1.287	1	121	122
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	30	146	176	30	146	176			
Ferrovie Estere		29	29		35	35		(6)	(6)
Ferrovie in concessione		9	9		9	9			
Agenzie e altre aziende di trasporto		27	27		34	34		(7)	(7)
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		1.077	1.077		620	620		457	457
- Contratto di Servizio verso lo Stato		398	398		386	386		12	12
Crediti verso società del Gruppo		126	126		187	187		(61)	(61)
Totale	50	3.201	3.251	49	2.685	2.734	1	516	517
Fondo svalutazione	(15)	(401)	(416)	(13)	(400)	(413)	2	1	3
Totale netto fondo svalutazione	35	2.800	2.835	36	2.285	2.321	(1)	515	514

L'incremento dei crediti commerciali correnti rispetto all'esercizio precedente, pari a 516 milioni di euro, è sostanzialmente riconducibile ad un aumento dei "Crediti da contratto di Servizio verso le Regioni" (457 milioni di euro) per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito di un allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi.

I "Crediti verso Clienti ordinari" subiscono un incremento di 122 milioni di euro mentre i "Crediti verso società del Gruppo" diminuiscono di 61 milioni di euro per effetto di una migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio.

Il fondo svalutazione crediti subisce nel complesso un incremento di 3 milioni ed è riconducibile essenzialmente alla copertura dei crediti per irregolarità di viaggio.

Di seguito la ripartizione dei Crediti commerciali non correnti e correnti per area geografica:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Nazionali	3.109	2.605	504
Paesi dell'area euro	98	79	19
Regno Unito	1	1	
Altri paesi europei (UE non Euro)	8	8	
Altri paesi europei non UE	27	29	(2)
Stati Uniti		1	(1)
Altri paesi	8	11	(3)
Totale	3.251	2.734	517

16. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Depositi bancari e postali	346	376	(30)
Denaro e valori in cassa	52	39	13
Conti correnti di tesoreria	872	1.649	(777)
Totale	1.270	2.064	(794)

Il decremento rispetto al 2011 è principalmente attribuibile al conto corrente di tesoreria (per 777 milioni di euro) che riporta i versamenti effettuati a fine anno dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativamente al Contratto di Programma e ai Contratti di Servizio con lo Stato, nonché i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

17. Crediti tributari

I crediti tributari ammontano nel 2012 a 91 milioni di euro, pari a quelli del 31 dicembre 2011 e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2012 e 2011 per le principali voci del patrimonio netto consolidato sono riportate analiticamente nel prospetto all'inizio delle Note di Bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della Capogruppo al 31 dicembre 2012, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie da nominali 1 euro cadauno, per un totale di 38.790 milioni di euro.

Riserva Legale

La riserva legale, pari a 18 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce, pari a 2 milioni di euro.

Riserva di conversione bilanci in valuta estera

La riserva di conversione comprende tutte le differenze cambio derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere e ammonta a 20 milioni di euro.

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

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e al 31 dicembre 2012 presenta un saldo negativo pari a 498 milioni (- 414 milioni di euro al 31 dicembre 2011).

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione. Al 31 dicembre 2012 il saldo della riserva è negativo per 316 milioni di euro (-3 milioni di euro al 31 dicembre 2011).

Utili (Perdite) portati a nuovo

Il valore, negativo per 2.485 milioni di euro, si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate e alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti.

Altre componenti del conto economico complessivo (al netto dell'effetto fiscale)

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo al netto dell'effetto fiscale. Nella seguente tabella è esplicitato l'importo lordo e il relativo effetto fiscale di tali altre componenti.

	31.12.2012			31.12.2011		
	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto	Importo lordo	Effetto fiscale	Importo netto
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	(84)		(84)	(74)	2	(72)
Variazioni di fair value degli investimenti finanziari disponibili per la vendita						
Differenze di cambio	1		1	2		2
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	(313)		(313)	(29)	1	(28)
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio	(396)		(396)	(101)	3	(98)

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

La voce ammonta a 11.754 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

Finanziamento a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Prestiti obbligazionari	2.810	3.292	(482)
Finanziamenti da banche	5.215	6.337	(1.122)
Debiti verso altri finanziatori	1.597	1.756	(159)
Altro	11	5	6
Totale	9.633	11.390	(1.757)

valori in milioni di euro

Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	602	8	594
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.312	610	702
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	207	186	21
Totale	2.121	804	1.317
Totale Finanziamenti	11.754	12.194	(440)

La voce "Prestiti Obbligazionari", è composta da ventisei prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (*private placement*); si precisa che nel corso dell'esercizio sono stati emessi 5 nuovi prestiti obbligazionari.

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale a tasso di interesse variabile per i ventuno prestiti obbligazionari pregressi e annuale a tasso fisso per i cinque nuovi prestiti obbligazionari. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

I finanziamenti da banche a medio/lungo termine registrano un decremento nel corso del 2012 pari a 1.122 milioni di euro essenzialmente dovuto a:

- riclassifiche a finanziamenti a breve termine delle quote capitali la cui estinzione è prevista nel 2013 (1.101 milioni di euro);

- rimborsi delle quote capitali del finanziamento acceso verso la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per la realizzazione di lavori di riqualificazione interni ad alcune stazioni per circa 11 milioni di euro;

I finanziamenti da banche a breve termine sono composti dalle quote capitali dei debiti a medio/lungo termine che verranno rimborsate nel corso del 2013 e dall'esposizione finanziaria verso enti creditizi. L'incremento pari a 702 milioni di euro è dovuto principalmente alle quote capitali dei finanziamenti bancari in scadenza.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) comprendono principalmente i prestiti contratti verso la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (Rete Tradizionale e Alta Velocità) il cui rimborso è assicurato dai contributi da ricevere dallo Stato dal 2007 al 2021. La variazione in diminuzione della voce è pari a 138 milioni e deriva dal rimborso delle quote capitali del suindicato prestito avvenuto nell'anno.

20. TFR e altri benefici ai dipendenti (CLC)

	valori in milioni di euro	
	2012	2011
Valore attuale obbligazioni TFR	2.050	1.838
Valore attuale obbligazioni CLC	49	41
Totale valore attuale obbligazioni	2.099	1.879

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

	valori in milioni di euro	
	2012	2011
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.879	2.147
Service Costs	1	
Interest cost ^(*)	75	86
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	313	27
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(169)	(381)
Totale obbligazioni a benefici definiti	2.099	1.879

(*) con rilevezione a Conto Economico

Ipotesi attuariali

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

	2012	2011
Tasso di attualizzazione TFR	2,05%	4,05%
Tasso di attualizzazione CLC	2,70%	4,60%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3% - 4%	2% - 4%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

21. Fondo per rischi ed oneri

Nelle tabelle seguenti sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2012 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve e a medio/lungo termine.

valori in milioni di euro					
Fondi rischi e oneri	31.12.2011	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2012
Fondo imposte	23		(1)	(6)	16
Altri fondi	1.522	259	(384)	(22)	1.375
Totale non corrente	1.545	259	(385)	(28)	1.391

valori in milioni di euro					
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	31.12.2011	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	31.12.2012	
Altri fondi	24	3	(6)	21	
Totale corrente	24	3	(6)	21	

Il Fondo imposte accoglie oneri di natura fiscale di prevedibile sostenimento futuro. Nella voce "Altri fondi" sono ricompresi, tra gli altri:

- il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito che ha lo scopo di favorire la riorganizzazione del Gruppo FS Italiane in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema del trasporto ferroviario. Nel corso del 2012, tale fondo si è incrementato per circa 92 milioni di euro ed è stato utilizzato per 42 milioni di euro. L'utilizzo è dovuto alle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni al personale che ha avuto accesso al Fondo nel corso del 2012;
- i fondi del personale per i possibili oneri accantonati in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente le rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali. La movimentazione dell'anno è principalmente dovuta all'incremento del fondo da parte di RFI e Trenitalia per complessivi 15 milioni di euro ed alla diminuzione dello stesso per complessivi 45 milioni di euro in seguito all'utilizzo per la copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale;
- i fondi per contenzioso nei confronti dei terzi per appalti di opere, servizi e forniture, per contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori nonché per gli oneri prudenzialmente accantonati in relazione a possibili contestazioni da parte delle Regioni in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati nell'ambito dei contratti di servizio. La movimentazione dell'anno è principalmente dovuta all'incremento del fondo da parte di RFI e Trenitalia per complessivi 80 milioni di euro, imputati in varie voci di conto economico, dovuto a nuovi contenziosi in essere ed

all'utilizzo dello stesso per 38 milioni di euro a seguito della risoluzione di cause concluse con giudizio sfavorevole per il Gruppo;

- i fondi del personale per incentivo all'esodo, che si sono incrementati per 49 milioni di euro a fronte dell'accantonamento effettuato da RFI, e decrementati per l'utilizzo, da parte della stessa società, per circa 24 milioni di euro nel corso del 2012.
- gli altri fondi relativi al personale sono stati utilizzati per circa 192 milioni di euro a copertura degli effettivi costi del personale registrati a seguito del rinnovo del contratto aziendale collettivo.

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

valori in milioni di euro

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	288	71	359	422	21	443	(134)	50	(84)
Altre passività finanziarie	3	165	168		3	3	3	162	165
Totale	291	236	527	422	24	446	(131)	212	81

La voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap* e *Interest Rate Collar*, calcolato con le formule di valutazione *standard* di mercato (*fair value*), concluse dalle società del Gruppo Fs Italiane a copertura dei finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile. Il decremento della voce di circa 84 milioni di euro registrato nel 2012 è dovuto da una parte all'estinzione anticipata di tre contratti derivati in accordo con le previsioni contrattuali (193 milioni di euro) e dall'altra alla variazione del valore di mercato (109 milioni di euro). Il *fair value* dei derivati di copertura è attribuibile al livello 2 sulla base della gerarchia stabilita dall'IFRS 7.

L'incremento delle "Altre passività finanziarie" è riconducibile ai debiti a breve termine contratti nei confronti degli enti creditizi per gli scoperti di conto corrente.

23. Altre passività non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi		5.864	5.864		3.227	3.227		2.637	2.637
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	66	283	349	78	262	340	(12)	21	9
Debiti per IVA		82	82		54	54		28	28
Altri debiti verso società del Gruppo		2	2		16	16		(14)	(14)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	274	1.045	1.319	334	968	1.302	(60)	77	17
Totale	340	7.276	7.616	412	4.527	4.939	(72)	2.749	2.677

Nella tabella seguente vengono esposti i movimenti relativi agli acconti iscritti principalmente dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI) a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIT), dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, a fronte degli investimenti da effettuare sulla Rete Tradizionale e ad Alta Velocità.

valori in milioni di euro

	31.12.2011	Incrementi	Decrementi e contributi	31.12.2012
Acconti per contributi:				
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	2.028	2.782	(1.960)	2.850
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)		1.767	(243)	1.524
- FESR	610	216		826
- TEN	99	6		105
- Altri	490	70	(1)	559
Totale	3.227	4.841	(2.204)	5.864

Negli incrementi degli acconti da MIT sono inclusi anche i trasferimenti relativi alle leggi per le aree depresse.

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli "Immobili, impianti e macchinari", nelle "Attività Immateriali", nelle "Partecipazioni", a cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 132 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a conto economico a copertura di oneri finanziari.

Gli altri debiti e i ratei e risconti passivi correnti, pari a 1.045 milioni di euro (maggiori di 77 milioni rispetto al 2011) sono relativi principalmente a debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate, debiti verso il cd. Fondo Bilaterale, depositi cauzionali, debiti verso Pubbliche Amministrazioni, altri debiti tributari per ritenute alla fonte operate dalle società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi e imposte per rivalutazione TFR, ecc.

I ratei e risconti passivi, complessivamente pari a 204 milioni di euro al 31 dicembre 2012, sono relativi principalmente alle quote di ricavo di competenza di futuri esercizi, riferibili al rimborso degli oneri fatturati nell'anno; tali ricavi saranno rilasciati a conto economico negli esercizi successivi in base alla durata dei contratti di riferimento. Si segnalano quelli relativi al differimento dei ricavi derivanti dalla cessione alla società Basicotel (75 milioni di euro) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 30 anni, ai canoni Vodafone per accesso e manutenzione gallerie (25 milioni di euro), alla cessione alla società Infostrada (6 milioni di euro) del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni).

24. Debiti commerciali non correnti e correnti

La voce è così dettagliata:

	valori in milioni di euro		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Debiti verso fornitori	3.805	3.696	109
Acconti commerciali	54	71	(17)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	215	33	182
Debiti per contratti di costruzione	20	1	19
Totale	4.094	3.801	293

Il saldo dell'esercizio 2012 comprende principalmente i debiti verso fornitori ordinari per attività di investimento il cui incremento rispetto all'esercizio precedente, per 109 milioni di euro, è dovuto al rallentamento nel piano dei pagamenti.

L'aumento dei debiti commerciali verso società del Gruppo è riconducibile principalmente all'operazione effettuata da Trenitalia con Cisalpino di acquisto di materiale rotabile (ETR 610) per 148 milioni di euro, in via di prossima regolarizzazione.

Gli acconti commerciali subiscono una variazione negativa rispetto all'anno precedente dovuta ai minori anticipi ricevuti dai Clienti ordinari e da Pubbliche Amministrazioni mentre i debiti per contratti di costruzione rappresentano l'ammontare lordo dovuto dai clienti per i contratti relativi alle commesse in corso per i quali i costi sostenuti, al netto dei margini rilevati, eccedono la fatturazione di avanzamento lavori. Tali debiti sono correlati alla voce dell'attivo "Contratti di costruzione".

25. Debiti per imposte sul reddito

Il saldo dell'esercizio 2012, pari a 22 milioni di euro (25 milioni di euro a fine 2011), accoglie le somme dovute dalle società del Gruppo per IRAP (21 milioni di euro) e le imposte sul reddito delle società estere (1 milione di euro).

26. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Ricavi da Servizi di Trasporto	5.938	6.185	(247)
Ricavi da Mercato	3.699	3.845	(146)
Prodotti del traffico viaggiatori	2.847	2.951	(104)
Prodotti del traffico merci	852	894	(42)
Ricavi da Contratti di Servizio	2.239	2.340	(101)
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	514	537	(23)
Ricavi da Regioni	1.725	1.803	(78)
Ricavi da Servizi di Infrastruttura	1.340	1.115	225
Altri ricavi da servizi	218	159	59
Patrim.ne lav. su imm.trading e altre var. rimanenze prodotti	4	2	2
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	11	27	(16)
Totale	7.511	7.488	23

I ricavi per "Prodotti del traffico viaggiatori" registrano una variazione negativa dovuta al decremento dei ricavi del settore della media e lunga percorrenza (-140 milioni di euro), dei ricavi del servizio passeggeri su gomma svolto da Busitalia (-6 milioni di euro), subentrata al gruppo Sogin/Sita nelle regioni del centro/nord, in parte compensata dall'aumento del traffico viaggiatori del gruppo Netinera (29 milioni di euro) e dall'ingresso nell'area di consolidamento della società Thellò (13 milioni di euro), consolidata integralmente a partire da luglio 2012. La *performance* negativa del settore della media e lunga percorrenza è caratterizzata da dinamiche diverse rispetto alle differenti tipologie di servizio.

Infatti, i Servizi "a Mercato" registrano complessivamente un riduzione del 3,7% pari a circa 58 milioni di euro a seguito, prevalentemente, sia della riduzione dei ricavi per i servizi a bassa frequentazione e della loro conseguente razionalizzazione, che ha determinato una riduzione di circa 30 milioni, sia dei minori ricavi per il traffico internazionale, per circa 41 milioni di euro, a seguito della chiusura del canale Artesia, non ancora compensata dall'avvio delle attività della società Thellò.

I ricavi derivanti dai servizi delle Frecce e altri ES, in particolare a seguito del potenziamento dell'offerta nella tratta AV Torino-Milano-Napoli-Salerno, hanno invece registrato un aumento per circa 24,3 milioni di euro; dato ancor più rilevante se riferito al contestuale avvio della competizione da parte di un nuovo operatore sul segmento AV.

La consistente flessione del traffico del segmento del Servizio Universale per circa 75 milioni di euro (pari a -20,7% rispetto all'esercizio precedente) risente infine, del progressivo spostamento della quota modale sulle tratte a lunga percorrenza, verso sistemi di trasporto alternativi, in linea con quanto già avvenuto in Europa.

I ricavi del settore del Trasporto Regionale sono rimasti pressoché invariati.

I minori ricavi per Prodotti del traffico merci derivano dalla ridotta attività di logistica intermodale (-26 milioni di euro) e dalla flessione dei ricavi delle imprese che operano nel mercato interno (-27 milioni di euro), compensata in parte dal mercato estero, in particolare quello tedesco, che ha fatto registrare nel complesso indici positivi per circa 6 milioni di euro.

I "Ricavi da Contratti di Servizio" hanno subito un decremento complessivo di 101 milioni di euro. Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

	2012	2011	Variazioni
Obblighi tariffari e di servizio: per il trasporto viaggiatori	408	431	(23)
per il trasporto merci	106	106	
Totale	514	537	(23)

La riduzione dei corrispettivi si è concentrata prevalentemente nell'ambito dei servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a Statuto Speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta e servizi indivisi nel Triveneto); sono rimasti invece pressoché invariati i ricavi dei contratti di servizio con lo Stato nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del settore Cargo.

La diminuzione dei corrispettivi per "Ricavi da Regioni" è stata causata sia dai minori servizi acquistati dalle Regioni a statuto ordinario, a seguito dei vincoli di finanza pubblica, compensati da una significativa razionalizzazione dei servizi e dall'incremento delle tariffe (-6 milioni), sia dalla variazione del perimetro di consolidamento (-114 milioni di euro), che nel 2011 comprendeva i ricavi per corrispettivi da Regioni della società Trenord per i primi cinque mesi dell'anno, e del gruppo Sita/Sogin, cui è subentrata Busitalia per le sole Regioni del centro nord; riduzioni compensate dai maggiori ricavi dai "Länder" del gruppo tedesco Netinera (42 milioni di euro).

La variazione positiva dei "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" deriva quasi interamente dall'incremento dei ricavi del Gestore dell'Infrastruttura sia per il Contratto di Servizio (133 milioni di euro) che per il servizio di pedaggio alla società Trenord (30 milioni di euro) e alla nuova impresa ferroviaria che si è affacciata sul mercato del servizio AV (57 milioni di euro). Anche l'incremento degli "Altri ricavi da servizi" è dovuto ai maggiori ricavi per servizi resi alle imprese ferroviarie, in particolare Trenord, riguardanti noleggio, manutenzione del materiale rotabile e altri servizi collegati al trasporto.

La riduzione dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione" è generata principalmente alla diminuzione dei volumi di produzione sia per il mercato interno sia della produzione eseguita all'estero.

27. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Ricavi da Gestione Immobiliare	273	265	8
Canoni di locazione	187	167	20
Riaddebito oneri condominiali e IRES	15	13	2
Vendita immobili e terreni <i>trading</i>	42	49	(7)
Vendita spazi pubblicitari	29	36	(7)
Proventi diversi	444	511	(67)
Totale	717	776	(59)

La variazione positiva dei "Ricavi da gestione immobiliare" è dovuta principalmente all'incremento dei canoni di locazione, a seguito dell'entrata in esercizio di alcune nuove aree commerciali nelle stazioni e per i conguagli positivi rispetto alle stime effettuate nello scorso esercizio, mentre la vendita di spazi pubblicitari nelle stazioni ha subito una flessione negativa.

La voce "Proventi diversi" accoglie, tra gli altri, i ricavi per multe e penalità attive, per risarcimenti ed indennizzi assicurativi, le provvigioni sulla vendita di biglietti, le prestazioni sanitarie rese a terzi, i lavori per conto di terzi e le plusvalenze da alienazione cespiti e materiali. La variazione in diminuzione è principalmente riconducibile sia alle minori plusvalenze realizzate nel 2012, rispetto all'esercizio 2011, sulle vendite di immobili (-36 milioni di euro), sia ai minori lavori per conto di terzi a seguito del completamento di lavori su commessa relativi all'ampliamento di alcune tratte ferroviarie (-21 milioni di euro).

Tale voce comprende anche i contributi in conto esercizio ricevuti dallo Stato, dalla UE e da altre Amministrazioni pubbliche per 21 milioni di euro.

28. Costo del personale

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

valori in milioni di euro

	2012	2011	Variazione
Personale a ruolo	3.790	4.027	(237)
Salari e stipendi	2.785	3.078	(293)
Oneri sociali	746	826	(80)
Altri costi del personale a ruolo	25	47	(22)
Trattamento di fine rapporto	180	124	56
Service Costs TFR/CLC		1	(1)
Accantonamenti e rilasci (*)	54	(49)	103
Personale Autonomo e Collaborazioni	8	4	4
Salari e stipendi	5	3	2
Oneri sociali			
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni	3	1	2
Altri costi	79	79	
Totale	3.877	4.110	(233)

(*) di cui, nel 2012, 64 milioni di accantonamenti e 10 milioni di rilasci

La variazione in diminuzione del costo del personale è imputabile sostanzialmente alla riduzione delle consistenze medie (passate da 76.510 unità nel corso del 2011 a 72.341 unità nel corso del 2012). Tale riduzione deriva dal continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e di organizzazione del lavoro, nonché dall'accesso alle prestazioni straordinarie del cd. Fondo Bilaterale.

Le retribuzioni unitarie hanno invece registrato un incremento legato alla dinamica dei rinnovi contrattuali ed agli incrementi automatici previsti dai contratti stessi. Da segnalare, infatti, come già riportato nella Relazione sulla Gestione, che in data 20 luglio 2012 è stata firmata l'intesa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 2012/2014 con le Organizzazioni Sindacali Nazionali di categoria che ha avuto i suoi riflessi in bilancio a partire da settembre 2012.

Si precisa che, per una migliore rappresentazione del conto economico, la voce "Costo del personale - Accantonamenti e rilasci" relativa al 2011 accoglie una riclassifica dalla voce "Accantonamenti" pari a 13 milioni di euro.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

valori in milioni di euro

PERSONALE	2012	2011	Variazioni
Dirigenti	814	866	(52)
Quadri	12.045	12.529	(484)
Altro personale	59.482	63.115	(3.633)
TOTALE	72.341	76.510	(4.169)

29. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Materiali e materie di consumo	592	603	(11)
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	180	184	(4)
Illuminazione e forza motrice	61	67	(6)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	20	23	(3)
Totale	853	877	(24)

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, gli acquisti per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" presentano una generalizzata variazione in diminuzione.

Infatti gli acquisti di "Materiali e materie di consumo" hanno registrato un decremento (-25 milioni di euro) dovuto alla riduzione, legata all'obiettivo di contenimento dei costi generali, degli acquisti di materiali di consumo e di utilizzo quali combustibili per il riscaldamento immobili, carburanti e lubrificanti per automezzi e materiali d'ufficio, e di materiali per il magazzino, compensato dall'acquisto di materiali per il settore delle infrastrutture che ha invece rilevato consumi più elevati (14 milioni di euro).

A seguito della razionalizzazione degli acquisti e dell'efficientamento degli impianti energetici, rispetto allo scorso esercizio si sono ridotti anche i costi per "Energia elettrica e combustibili per la trazione" e per "Illuminazione e forza motrice".

30. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Prestazioni per il trasporto	523	515	8
Altre prestazioni collegate al Trasporto	50	50	
Pedaggio	154	135	19
Servizi di manovra	20	18	2
Servizi trasporto Merci	299	312	(13)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	939	912	27
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	39	62	(23)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	336	341	(5)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	564	509	55
Servizi immobiliari e utenze	82	67	15
Servizi amministrativi ed informatici	122	127	(5)
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	16	17	(1)
Diversi	514	410	104
Prestazioni professionali e consulenze	36	36	
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	15	18	(3)
Assicurazioni	89	88	1
Carrozze letto e ristorazione	75	81	(6)
Provvigioni alle agenzie	60	53	7
Servizi di ingegneria	21	29	(8)
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	55	(76)	131
Altro	163	181	(18)
Totale	2.196	2.048	148

I costi delle "Prestazioni per il trasporto" registrano complessivamente una variazione in aumento legata all'andamento dei ricavi da traffico per tipologia di servizio offerto. Infatti, a seguito dei maggiori volumi di traffico del Gruppo Netinera, i costi per "Pedaggio" si sono incrementati di 19 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, mentre i costi per "Servizio trasporto Merci" sono diminuiti di 13 milioni di euro a causa della riduzione dell'attività di logistica.

Le prestazioni per "Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati" presentano un incremento dei costi sostenuti per la manutenzione del materiale rotabile (85 milioni di euro), compensato sia dal decremento, legato a politiche di efficientamento dei costi, delle manutenzioni effettuate sui fabbricati e sull'infrastruttura (-33 milioni di euro) che dal

decremento dei servizi e dei lavori appaltati per conto di terzi (-23 milioni di euro), principalmente a seguito del completamento di alcune commesse aperte per lavori sull'infrastruttura e per lavori di riqualificazione delle aree ferroviarie.

I costi per servizi "Diversi" presentano un aumento, rispetto all'esercizio precedente, generato da andamenti di diversa natura. I costi per "Carrozze letto e ristorazione" registrano una variazione in diminuzione dovuta, per i servizi a bordo treno, all'effetto combinato del decremento per il servizio di accompagnamento notte e dell'aumento dei servizi di ristorazione, principalmente a seguito dell'introduzione a regime dei quattro livelli di servizio nelle Freccie in sostituzione delle precedenti classi. I costi per "Servizi di Ingegneria" diminuiscono a seguito della contrazione dei volumi di produzione che ha portato ad una riduzione dei servizi affidati all'esterno. I costi per "Provvigioni alle agenzie" hanno invece subito un incremento dovuto all'aumento dei volumi di traffico del gruppo Netinera. Inoltre nel 2012, in particolare, sono stati rilevati maggiori accantonamenti e minori rilasci per vertenze e contenziosi con gli appaltatori rispetto al 2011. Si precisa infine che, per una migliore rappresentazione del conto economico, la voce "Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci" relativa al 2011 accoglie una riclassifica dalla voce "Accantonamenti" pari a 4 milioni di euro.

31. Costi per godimento beni di terzi

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

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Canoni di <i>leasing</i> operativo	2	2	
Canoni di locazione, oneri condominiali e IRE	49	45	4
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	136	150	(14)
Totale	187	197	(10)

La variazione in aumento dei "Canoni di locazione, oneri condominiali e IRE" è essenzialmente dovuta alla locazione di nuovi palmari per il personale a bordo treno (4 milioni di euro).

I minori costi per "Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro" è principalmente dovuta alla diminuzione dell'attività di logistica integrata (-4 milioni di euro) ed alla riduzione dei costi per i noli dovuti alle reti estere (-8 milioni di euro).

32. Altri costi operativi

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

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Altri costi	119	100	19
Minusvalenze	7	4	3
Accantonamenti/rilasci	12		12
Totale	138	104	34

Complessivamente la variazione in aumento degli "Altri costi operativi" è dovuta all'aumento degli "Altri costi" per il pagamento nel 2012 dell'imposta municipale unica (IMU), che ha generato un maggior esborso pari a circa 26 milioni di euro. Le altre poste quali quote associative e contributi ad enti vari, penalità passive e indennizzi, IVA non deducibile ed altre imposte e tasse, si sono invece ridotte di circa 10 milioni di euro.

Le maggiori minusvalenze ordinarie derivano principalmente dalla vendita di autobus e di due navi traghetto.

Si precisa che, per una migliore rappresentazione del conto economico, la voce "Altri costi operativi - Accantonamenti e rilasci" relativa al 2011 accoglie una riclassifica dalla voce "Accantonamenti" pari a 4 milioni di euro.

33. Capitalizzazione costi per lavori interni

I costi per lavori interni capitalizzati si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali e alle spese di personale capitalizzati nell'esercizio 2012 a fronte dei lavori effettuati sulle linee Alta Velocità e degli interventi di manutenzione incrementativa effettuati sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS. La posta ammonta a 941 milioni di euro. Le maggiori capitalizzazioni registrate nel corso del 2012, pari a 87 milioni di euro, sono essenzialmente dovute all'aumento di produzione per i progetti di manutenzione straordinaria, migliorativa ed evolutiva dell'infrastruttura e delle linee, ai maggiori costi a seguito di interventi ad elevato impiego di personale e materiale e ai maggiori interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine del Gruppo stesso.

34. Ammortamenti

La voce, che ammonta complessivamente a 1.070 milioni di euro, è di seguito dettagliata:

	2012	2011	Variazione
Ammortamento attività immateriali	57	63	(6)
Ammortamento attività materiali	1.013	939	74
Totale	1.070	1.002	68

La variazione in aumento della voce, rispetto all'esercizio precedente, si riferisce principalmente agli ammortamenti di attività materiali a seguito dell'entrata in esercizio di nuovi beni, soprattutto a seguito degli investimenti e delle attività di ristrutturazione e manutenzione incrementativa del materiale rotabile, che ha comportato un incremento degli ammortamenti per circa 74 milioni di euro.

35. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2012	2011	Variazione
Svalutazione delle immobilizzazioni immateriali	1		1
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	27	33	(6)
Rettifiche e riprese di valore su crediti	9	21	(12)
Totale	37	54	(17)

Il decremento dell'esercizio delle svalutazioni di immobili, impianti e macchinari deriva dall'effetto combinato di maggiori svalutazioni dovute a perdite per eliminazione di cespiti (20 milioni di euro), in particolare a seguito di eventi calamitosi o di demolizioni, e di minori svalutazioni del materiale rotabile (-26 milioni di euro), per il quale nel 2011 si era proceduto alla svalutazione del Parco Carrozze del Servizio Universale.

36. Accantonamenti

Gli accantonamenti ammontano complessivamente a 92 milioni di euro e comprendono gli accantonamenti effettuati dalle società del Gruppo FS Italiane che nel 2012 hanno attivato la procedura di accesso al Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, al fine di favorire la riorganizzazione del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema del trasporto ferroviario.

Ulteriori informazioni sono riportate nel commento della voce "Altri Fondi" della Situazione Patrimoniale e Finanziaria.

Si precisa che, per una migliore rappresentazione del conto economico, per l'esercizio 2011 sono stati riclassificati 22 milioni di euro alle voci "Costo del personale - Accantonamenti e rilasci", "Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci" e "Altri costi operativi - Accantonamenti e rilasci".

37. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2012	2011	Variazione
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	3	3	
Proventi finanziari diversi	37	89	(52)
Rivalutazioni di attività finanziarie		3	(3)
Utili su cambi	1	1	
Totale	41	96	(55)

I proventi finanziari registrano un decremento complessivo di 55 milioni di euro.

La riduzione è dovuta principalmente ai proventi finanziari diversi, che nel 2011 comprendevano il riconoscimento della rivalutazione monetaria da parte del Consorzio CEPAV DUE, pari a 27 milioni di euro, a fronte dell'anticipazione finanziaria per i lavori AV della tratta Milano-Verona.

Sempre tra i proventi finanziari diversi, nel 2012 sono stati inoltre rilevati minori interessi su crediti IVA chiesti a rimborso (-4 milioni di euro), minori interessi di mora (-6 milioni di euro) e minori interessi attivi sul conto corrente di corrispondenza con la società Trenord (-3 milioni di euro).

38. Oneri Finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in milioni di euro		
	2012	2011	Variazione
Oneri finanziari su debiti	239	228	11
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (*)	80	98	(18)
Oneri finanziari su derivati	1	8	(7)
Oneri finanziari diversi	1		1
Svalutazioni di attività finanziarie		1	(1)
Perdita su cambi	3	8	(5)
Totale	324	343	(19)

(*) Include l'11% di imposta sulla rivalutazione già versata pari a 6 milioni di euro

Gli oneri finanziari, pari a circa 324 milioni di euro, registrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente. Tale riduzione è principalmente riconducibile all'effetto combinato di maggiori oneri finanziari su debiti e minori oneri per benefici ai dipendenti.

Gli "Oneri finanziari su debiti" accolgono oneri per interessi sui prestiti obbligazionari, per interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori e per interessi e commissioni vari.

Gli "Oneri finanziari per benefici ai dipendenti", riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR e CLC, hanno rilevato invece una diminuzione dell'*Interest cost* calcolato mediante l'applicazione del tasso attuariale.

I suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che ammontano a 132 milioni di euro.

39. Quota di utile (perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto

La voce, che si riferisce ad una quota di perdite di 7 milioni di euro, accoglie i risultati delle società del Gruppo contabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, ovvero le società collegate e a controllo congiunto.

Per i dettagli si rimanda alla voce "Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto)" della Situazione Patrimoniale Consolidata.

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

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

	2012	2011	Variazione
IRAP	133	120	13
IRES	3	5	(2)
Imposte differite e anticipate	(80)	6	(86)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(8)	1	(9)
Totale imposte sul reddito	48	132	(84)

Per maggiori dettagli circa la movimentazione delle Imposte anticipate e differite, si rimanda alla nota 10 esplicativa delle voci patrimoniali "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

41. Passività ed attività potenziali

Le passività potenziali riguardano, in particolare, i contenziosi arbitrali relativi alle varie tratte della Rete AV/AC, riportati nel paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari (Arbitrati, procedimenti antitrust e dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)" della Relazione sulla Gestione a cui si rimanda per maggiori dettagli, nonché per altre fattispecie che potrebbero determinare passività e che sono riportate nel medesimo paragrafo.

42. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione per l'esercizio 2012 è pari a 3.908 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (1.491 mila euro).

43. Compensi Amministratori e Sindaci

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

valori in milioni di euro			
PERCIPIENTI	2012	2011	Variazione
Amministratori	1.480	1.477	3
Sindaci	100	100	
TOTALE	1.580	1.577	3

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere, per il solo esercizio 2012, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza per 52 mila euro.

44. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche e parti loro correlate non risultano più favorevoli di quelle applicate, o che potevano essere ragionevolmente applicate, nel caso di operazioni simili con dirigenti senza responsabilità strategiche associati delle stesse entità a normali condizioni di mercato.

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	valori in milioni di euro	
	2012	2011
Benefici a breve termine	16,1	13,2
Benefici successivi al rapporto di lavoro	1,0	0,9
Altri benefici a lungo termine		
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro		0,3
Totale	17,1	14,4

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2012 erogati, pari a 16,1 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2013, per un importo indicativamente non superiore a 3,1 milioni di euro (2,8 milioni di euro nel 2011).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

Altre operazioni con parti correlate

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

Rapporti commerciali e di altra natura

	valori in milioni di euro					
Descrizione	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Ricavi	Costi
Gruppo Enel	24		1	8	7	76
Gruppo Eni	8	3		1	24	39
Gruppo Finmeccanica	5	109	66	30	21	141
Gruppo Invitalia				5		
Gruppo Anas	1				4	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	15			22	7	62
Gruppo ENAV	1				1	
Gruppo Fintecna						
Gruppo GSE	2			150		402
Gruppo Poste Italiane	8	2			8	4
Gruppo SACE						
EUROFER		4				
PREVINDAI		2				1
Altri Parti correlate		7				
Totale	64	127	67	216	72	725

Rapporti finanziari

valori in milioni di euro

Descrizione	Crediti	Debiti	Proventi	Oneri
Gruppo Finmeccanica			1	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		1.736		63
Gruppo Poste Italiane	2			
Totale	2	1.736	1	63

La natura dei principali rapporti sopradescritti con entità correlate esterne è di seguito riepilogata.

I rapporti attivi con il Gruppo Enel e con il Gruppo Eni riguardano prevalentemente canoni di locazione e costi di trasporto materiale, mentre i rapporti passivi sono relativi a canoni per utenze varie.

I rapporti attivi con il Gruppo Finmeccanica riguardano prevalentemente canoni di locazione, costi di trasporto e nolo materiale rotabile, mentre i rapporti passivi sono relativi a manutenzioni varie (Materiale rotabile, linea, *software*) e acquisto materiali.

I rapporti passivi verso il Gruppo GSE si riferiscono principalmente ad acquisto di energia elettrica per la trazione dei treni.

I rapporti attivi con il Gruppo Cassa Depositi e Prestiti SpA si riferiscono principalmente a canoni di locazione e di servitù su terreni, mentre i rapporti passivi sono relativi a finanziamenti ed energia elettrica verso la società Terna.

I rapporti attivi con il Gruppo Poste Italiane riguardano prevalentemente canoni di locazione, mentre i rapporti passivi sono relativi a spese postali.

45. Garanzie e impegni

Le garanzie prestate si riferiscono principalmente a:

- garanzie reali su pegni sui rotabili di Trenitalia, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (3.410 milioni di euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni, in merito ai Contratti di Servizio stipulati, e a favore di altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste Italiane (170 milioni di euro);
- fidejussioni rilasciate nell'interesse dei General Contractor, enti appaltanti e fornitori;
- garanzie rilasciate all'Amministrazione Finanziaria, nonché alle Amministrazioni Pubbliche interessate all'attraversamento delle linee Alta Velocità/ Alta Capacità per la buona e tempestiva esecuzione dei lavori;
- fidejussioni bancarie, per un ammontare di 19 milioni di euro, rilasciate a favore di altri soggetti per la partecipazione a gare (Bid Bond) o a fronte della buona esecuzione dei contratti affidati;
- un impegno derivante dalla sottoscrizione nel corso del 2010, di un contratto preliminare tra Grandi Stazioni e Metropolitana di Napoli, avente ad oggetto l'impegno di Metropolitana di Napoli a concedere in locazione a Grandi Stazioni la porzione immobiliare costituente la Galleria Commerciale, per la durata complessiva di 35 anni dalla data di consegna, che prevede la corresponsione anticipata, da parte di Grandi Stazioni, del canone di locazione, pari a 21 milioni di euro oltre IVA, alla data di stipula del contratto definitivo.

Per quanto riguarda le garanzie e impegni della Capogruppo sono riportate nell'apposita sezione delle Note al bilancio individuale di esercizio cui si rimanda.

46 Informativa per settore di attività del Gruppo

A partire dal presente bilancio, in ottemperanza a quanto previsto dall'IFRS 8 "Settori Operativi", il Gruppo FS Italiane presenta una articolazione organizzativa aperta nei quattro settori operativi attraverso cui gestisce i propri *business* e la propria attività: Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri servizi; i primi tre concentrati sulle attività operative principali, mentre nel quarto rientrano tutte le attività residuali svolte all'interno del Gruppo. In particolare, nel settore **Trasporto** - di primaria importanza nel Gruppo - operano le società del Gruppo FS Italiane che svolgono attività di trasporto passeggeri e/o merci su ferro, su strada o via mare, tra le quali ha un ruolo di assoluta rilevanza Trenitalia, e di cui fanno parte anche il gruppo Netinera, il gruppo TX Logistik (entrambi operanti prevalentemente in Germania), FS Logistica, Busitalia e Ataf, e altre società minori.

Nel settore **Infrastruttura** opera principalmente Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che, in qualità di gestore nazionale della stessa, ne cura la manutenzione e l'utilizzo; in minore quota, contribuisce ai risultati del settore Italferr, la società di ingegneria del Gruppo, e le altre società che si occupano di infrastruttura all'interno del Gruppo, quali Brenner BasisTunnel (BBT), Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB) e Lyon Turin Ferroviaire (LTF), tutte impegnate come attività principale nella costruzione dei tunnel di raccordo Italia-Austria e Italia-Francia.

Il settore **Immobiliare** ricomprende le società che si occupano della gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare del Gruppo non correlato alle attività di esercizio ferroviario; si tratta in particolare di Grandi Stazioni, Centostazioni (che operano entrambe, rispettivamente, come gestori delle grandi e delle medie stazioni italiane), di FS Sistemi Urbani e della sua controllata Metropark (che si occupano di valorizzazione immobiliare, la seconda in particolare nelle aree di parcheggio), e della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con riferimento alla sua sempre maggior operatività dedicata alla valorizzazione e gestione del patrimonio immobiliare ad essa assegnato in coerenza con le decisioni strategiche di *asset allocation* definite nel piano industriale del Gruppo.

Le attività residuali svolte internamente al Gruppo, ma che non hanno una tale rilevanza da determinarne l'inserimento in un settore autonomo, sono ricomprese infine nel settore **Altri Servizi**, dove rientrano tra l'altro, per citare le principali, le attività di gestione amministrativa, di *building* e *facility management* svolte da Ferservizi, quelle finanziarie svolte da Fercredit, quelle di certificazione dei sistemi tecnologici di trasporto e di infrastruttura svolte da Italcertifer.

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2012 e 2011:

valori in milioni di euro

2012	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche e Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.189	1.519	224	18		7.950
Ricavi intersettoriali	287	1.148	159	228	(1.544)	278
Ricavi operativi	6.476	2.667	383	246	(1.544)	8.228
Costo del personale	(2.182)	(1.533)	(30)	(154)	23	(3.877)
Altri costi netti	(2.864)	(769)	(246)	(76)	1.521	(2.433)
Costi operativi	(5.045)	(2.302)	(276)	(230)	1.544	(6.310)
EBITDA	1.431	365	107	16		1.918
Ammortamenti	(967)	(63)	(23)	(16)		(1.070)
Svalutazioni e accantonamenti	(49)	(69)	(3)	(8)		(129)
EBIT (Risultato Operativo)	414	233	80	(8)		719
Proventi e oneri finanziari	(245)	(63)	(5)	25		(290)
Imposte sul reddito	(13)	(31)	(9)	4		(48)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	155	139	66	20		381
Capitale investito netto	8.782	35.208	1.387	376		45.804

valori in milioni di euro

2011	Trasporto	Infrastruttura	Servizi Immobiliari	Altri Servizi	Rettifiche e Elisioni Settori Operativi	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Ricavi verso Terzi	6.540	1.444	236	19		8.240
Ricavi intersettoriali	132	1.120	168	229	(1.626)	24
Ricavi operativi	6.672	2.564	405	248	(1.626)	8.264
Costo del personale	(2.347)	(1.596)	(31)	(156)	21	(4.110)
Altri costi netti	(2.891)	(737)	(258)	(91)	1.605	(2.372)
Costi operativi	(5.238)	(2.333)	(289)	(247)	1.626	(6.482)
EBITDA	1.434	231	116	1		1.782
Ammortamenti	(897)	(67)	(22)	(15)		(1.001)
Svalutazioni e accantonamenti	(38)	(64)	(6)	(9)		(117)
EBIT (Risultato Operativo)	499	101	88	(23)		664
Proventi e oneri finanziari	(254)	1	(4)	11		(247)
Imposte sul reddito	(119)	(22)	(28)	36		(132)
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	125	80	56	23		285
Capitale investito netto	8.192	35.322	1.263	123		45.178

47. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

Gennaio

- In data 14 gennaio 2013 l'Assemblea dei soci di Toscana In Bus Scarl ha deliberato la modifica della denominazione sociale da Toscana In Bus Scarl a MOBIT Scarl (acronimo di "mobilità in Toscana").
- Il 16 gennaio 2013 è stato ridotto il Capitale Sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250) dando seguito a quanto deliberato dall'Assemblea dei soci a fine 2012. Tale decisione rientra nell'ambito della volontà dei soci di avviare lo scioglimento della società.
- Il 17 gennaio 2013 il Presidente, l'Amministratore Delegato, alcuni dipendenti di Italferr e un dipendente di RFI, unitamente a personale di altre amministrazioni e delle Imprese esecutrici, sono stati raggiunti da informazioni di garanzia notificate nell'ambito di indagini disposte dalla Procura della Repubblica di Firenze nel procedimento penale n. 25816/10 R.G.N.R., aventi ad oggetto il contratto di appalto a Contraente Generale per la progettazione ed esecuzione della Stazione e del Passante AV nel nodo di Firenze. Le ipotesi investigative afferiscono sostanzialmente ai seguenti macro temi:
 - difformità esecutive nella gestione dell'appalto;
 - qualificazione dei materiali risultanti dalle opere di scavo e gestione dei rifiuti;
 - autorizzazione paesaggistica;
 - avvio del procedimento di accordo bonario per la risoluzione delle riserve presentate in corso d'opera;
 - modalità di contabilizzazione dell'avanzamento dei lavori.

Allo stato sono ancora in corso le indagini preliminari nell'ambito delle quali sono stati disposti accertamenti tecnici.

Al momento le società coinvolte stanno assicurando la massima collaborazione all'autorità inquirente, fornendo il necessario supporto nell'ambito delle consulenze tecniche disposte dalla Procura, in attesa di conoscere gli esiti degli approfondimenti in corso per valutare le eventuali azioni da intraprendere nei confronti del Contraente Generale.

- In data 21 gennaio 2013 la società Sideuropa Srl in liquidazione è stata cancellata dal Registro delle Imprese di Milano.
- In data 24 gennaio 2013 sono stati incrementati i prezzi dei collegamenti Frecciabianca del 3,5% medio.
- In data 28 gennaio 2013 l'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ingegner Mauro Moretti, è stato nominato, nel corso della cerimonia che si è svolta presso la Facoltà di Ingegneria della Sapienza di Roma, Presidente della Consulta del Progetto "FIGI - Facoltà Ingegneria Grandi Imprese". Il Progetto FIGI rappresenta un ponte tra professori, grandi imprese e studenti con l'obiettivo di creare un binomio tra il mondo dell'università e dell'impresa in modo da accrescere la qualità dei laureati e fornire loro strumenti utili per conoscere il mondo del lavoro già prima di terminare gli studi.
- In data 29 gennaio 2013 è stata firmata la lettera di intenti dai sindaci di Venezia e Padova, e Flavio Zanonato, e dall'Amministratore Delegato di FS Italiane, per dare vita a una *partnership* nel settore del trasporto pubblico

locale in Veneto, in vista dell'imminente indizione della gara di bacino per l'assegnazione dei servizi di TPL. Le parti coinvolte nell'intesa - ACTV (Venezia), APT (Padova) e Busitalia-Sita Nord Srl intendono collaborare per dar vita a un operatore di rilievo in grado di affrontare la competizione con i principali operatori europei attivi nel mercato del trasporto pubblico locale.

- In data 30 gennaio 2013 è stato approvato dalla Commissione Europea il Quarto Pacchetto Ferroviario. "Plauso ai provvedimenti sulle liberalizzazioni e all'Autorità unica europea del settore, passo fondamentale per avere regole comuni tra operatori" è la posizione espressa, a margine della riunione degli europarlamentari socialdemocratici a Trieste, dall'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e presidente della Comunità Ferroviaria Europea (Cer). Negativa, invece, la posizione sull'*unbundling*, cioè sulla separazione della rete. "In questo modo i costi del sistema lieviterebbero di 6 miliardi l'anno su scala europea e potrebbero arrivare a 15 miliardi qualora andasse in porto il "libro bianco" sul trasporto ferroviario". Il Quarto Pacchetto approvato dalla Commissione UE, è tuttora al vaglio del Consiglio e del Parlamento europeo.
- In data 31 gennaio 2013 è stato presentato presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione, approvato da Ltf (Lyon Turin Ferroviare), società responsabile dell'opera.
- Sempre in data 31 gennaio 2013 Italcertifer, la società di certificazione del Gruppo FS Italiane, e Lucchini RS, azienda *leader* mondiale nella realizzazione di componenti ferroviari, hanno siglato un accordo che assegna alla società del Gruppo FS Italiane il ruolo di fornitore esclusivo per l'Italia. La convenzione prevede per la società del Gruppo anche il ruolo di fornitore privilegiato per l'estero, con la possibilità di estendere la collaborazione anche con le controllate europee del Gruppo industriale di Lovere.
- Ancora in data 31 gennaio 2013, Rete Ferroviaria Italiana e Grandi Stazioni hanno sottoscritto il primo verbale di consegna del complesso immobiliare della Stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina.

Febbraio

- In data 4 febbraio 2013 la filiale italiana del gruppo tedesco Dussmann ha vinto la gara europea indetta da Trenitalia nell'ambito dei servizi di pulizia. L'azienda tedesca, presente da oltre 40 anni in Italia, si è aggiudicata per tre anni, rinnovabili per altri tre, un servizio del valore annuo di circa 33 milioni di euro. La società dovrà curare la pulizia e l'igiene delle Freccie AV di Trenitalia, (Frecciarossa e Frecciargento). Obiettivo: raggiungere il top, a livello europeo, anche per quanto riguarda cura e decoro degli ambienti di viaggio. A caratterizzare il contratto sono l'introduzione di *best practices* e di tecnologie innovative di assoluta avanguardia in tutta Europa, una ridefinizione del servizio di pulizie a bordo, come elemento qualificante verso il cliente, certificazione di qualità di tutte le fasi operative, una costante attenzione al gradimento della clientela.
- In data 5 febbraio 2013 Trenitalia e ECTAA (*The European Travel Agents' and Tour Operators Associations*) hanno siglato una *partnership* strategica per promuovere e distribuire i biglietti e l'intera gamma dei servizi Trenitalia attraverso le agenzie di viaggio e i *tour operator* di tutta Europa. Trenitalia è la prima società ferroviaria ad aver stretto un accordo con ECTAA, l'associazione fondata nel 1961 che riunisce oltre 30 organizzazioni nazionali di agenzie di viaggio e *tour operator*.
- In data 6 febbraio 2013 sono entrati nel vivo i lavori per realizzare la nuova Galleria Servizi della stazione Termini, sul nuovo Mezzanino di fronte alla testa dei binari, e per il parcheggio Multipiano, sopra i binari. Un nuovo volto che farà rinascere Termini, la stazione più grande d'Italia, nodo cruciale dell'intermodalità cittadina. Dopo oltre 12 anni dal rinnovamento realizzato in occasione del Giubileo del 2000, la controllata Grandi Stazioni

conferma il suo impegno nello sviluppo di Roma Termini a servizio della città di Roma e dei 150 milioni di viaggiatori, visitatori e turisti che ogni anno la animano. I lavori, avviati nell'estate 2012, hanno un valore complessivo di 83 milioni di euro e una durata di circa 40 mesi per la Galleria Servizi e di circa 50 mesi per il Parcheggio. A questi interventi, di grande complessità ed impatto, si aggiungeranno la riqualificazione del Forum Termini e della Galleria Centrale che unisce via Giolitti a via Marsala, i cui progetti sono in fase di avanzato sviluppo e saranno completati al termine dei lavori della galleria servizi. Grazie a questi interventi la stazione Termini offrirà un'immagine al passo con i tempi, sempre più ricca di servizi, riconfermando il suo ruolo di *hub* intermodale, modello di riferimento per funzionalità ed eleganza tra le stazioni europee.

- In data 13 febbraio 2013 Italferr ha sottoscritto il contratto per la progettazione del nuovo collegamento ferroviario tra l'aeroporto internazionale di Esenboga ed Ankara. La commessa ha un valore di circa 1,5 milioni di euro. L'incarico a Italferr (durata 12 mesi) prevede la realizzazione dello studio di fattibilità, la progettazione preliminare e definitiva del collegamento ferroviario (circa 27 km) tra l'aeroporto di Esenboga e la Capitale. Prevista anche la progettazione di 8 stazioni intermedie destinate a servire uno dei più importanti assi di sviluppo urbano della città.
- In data 21 febbraio 2013 *The Guardian*, nell'ambito di un articolo che elenca "le sei cose sbagliate dell'Italia e i sei motivi per amarla", elenca fra questi ultimi anche i treni, perché collegano tutte le principali città, sono veloci e costano poco. La velocità dei convogli, il prezzo contenuto dei biglietti e la possibilità di spostarsi comodamente tra le principali città sono i motivi alla base di questo giudizio positivo, tanto lusinghiero quanto spontaneo.
- Dal 22 febbraio 2013 è operativa la nuova stazione di Reggio Calabria Aeroporto. Realizzata da Rete Ferroviaria Italiana con un investimento complessivo di oltre due milioni di euro, la stazione rappresenta un importante nodo di interscambio treno\aeroporto. Un *terminal* ferroviario moderno e confortevole, attrezzato con i più recenti sistemi tecnologici per il controllo della circolazione e l'informazione al pubblico. Ogni giorno, infatti, 29 treni Regionali fermano nella nuova stazione.
- In data del 27 febbraio 2013 la Giunta Regionale Toscana, con propria delibera n. 129 ha riaperto i termini per la manifestazione d'interesse per la partecipazione alla gara per l'espletamento dei servizi di trasporto nel lotto runico regionale. Si è in attesa del completamento della procedura di gara con la pubblicazione del capitolato speciale di appalto che, da informazioni ufficiose, dovrebbe uscire entro la fine del 2013.
- In data 28 febbraio 2013 il Ministro per la Coesione territoriale, il Ministro allo Sviluppo Economico, alle Infrastrutture e Trasporti, il Governatore della Regione Siciliana, gli Amministratori Delegati di Ferrovie dello Stato Italiane e di Rete Ferroviaria Italiana, hanno sottoscritto oggi il Contratto istituzionale di sviluppo (CIS), istituito dall'articolo 6 del D.lgs 88/2011, per la modernizzazione della direttrice ferroviaria "Messina-Catania-Palermo".

Il Contratto interessa 5 macro-interventi per un totale di 14 opere, per le quali, a fronte di un costo complessivo di 5.106,1 milioni di euro, sono già disponibili 2.426 milioni. Gli interventi complessivi che scaturiranno dai lavori, dalle progettazioni e dagli studi previsti nel Contratto consentiranno di raggiungere tre risultati: una progressiva forte riduzione dei tempi di percorrenza e della frequenza e qualità del servizio fra tre importanti aree metropolitane della Sicilia, un miglioramento dell'accessibilità delle aree interne della Sicilia centrale e della Sicilia meridionale ai grandi centri metropolitani e una maggiore efficienza dei nodi ferroviari di Catania e Palermo.

Marzo

- In data 5 marzo 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Struttura Tecnica di Missione, a seguito di un supplemento di istruttoria in relazione alla erogazione del contributo CIPE relativo al 1° Programma delle Opere Strategiche – Programma Grandi Stazioni, ha rilasciato il nulla osta all'erogazione di una ulteriore *tranche* del contributo per un importo pari a 8.276 mila euro alla società controllata Grandi Stazioni.
- In data 6 marzo 2013 è nata la Fondazione FS Italiane, un'iniziativa della Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, di Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana con lo scopo di valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in modo da consegnarlo integro alle generazioni future, come importante memoria condivisa di progresso e coesione dell'unità nazionale. Le tre società del Gruppo FS Italiane conferiranno alla neonata Fondazione circa 200 rotabili del "parco storico operativo", costruiti nella prima metà del '900 ed ancora funzionanti, oltre 50 mezzi storici non in esercizio custoditi nel Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa (NA), nonché l'intera dotazione libraria ed archivistica del Gruppo.
- In data 18 marzo 2013 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha dato il via libera dal al Contratto di Programma-Servizi 2012-2014 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana. I finanziamenti, pari a 4.575 milioni di euro, saranno utilizzati per attività di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, *safety* e *security* e navigazione ferroviaria. Il CIPE ha anche preso atto dell'informativa riguardo al finanziamento dell'acquisto dei treni bimodali diesel/elettrici per eliminare la rottura di carico nella stazione di Ivrea e migliorare conseguentemente l'accessibilità ferroviaria in Valle d'Aosta, finanziato con 22 milioni di euro del Programma Attuativo Regionale (PAR) della Regione e con risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2007-2013.

Aprile

- In data 1° aprile sono stati incrementati del 6% i prezzi dei treni Intercity, Intercity Notte, Espressi e del servizio sdraiato notte.
- In data 5 aprile 2013 Trenitalia si propone sempre più come *partner* globale per gli operatori del settore turistico, in Italia e all'estero. Lo confermano gli accordi internazionali siglati con le associazioni europee (ECTAA) e mondiali (UFTAA) che riuniscono i principali operatori turistici presenti sul mercato globale e l'inserimento dei propri servizi e prodotti nei GDS, i cosiddetti *Global Distribution Systems*, che consentono ai *Tour Operator* di pianificare viaggi nel Belpaese sfruttando meglio le grandi, e ancora non sufficientemente note, potenzialità del sistema delle Freccie Trenitalia e della rete ad Alta Velocità di Ferrovie dello Stato Italiane. Di questo e delle varie iniziative portate avanti da Trenitalia nel settore turistico si è parlato oggi, a Napoli, nella giornata inaugurale della Borsa Mediterranea del Turismo, giunta alla sua diciassettesima edizione.

Allegati

Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

ALLEGATO 1

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	38.790.425.485		
b) Imprese controllate direttamente:				
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	15.000.000	FS Italiane SpA	100
Fercredit - Servizi Finanziari SpA	Roma	32.500.000	FS Italiane SpA	100
FS Logistica SpA	Roma	143.095.524	FS Italiane SpA	100
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783.501	FS Italiane SpA	100
FS Telco Srl	Roma	20.000	FS Italiane SpA	100
Ferservizi SpA	Roma	8.170.000	FS Italiane SpA	100
Italferr SpA	Roma	14.186.000	FS Italiane SpA	100
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	32.007.632.681	FS Italiane SpA	100
Società Elettrica Ferroviaria - S.EL.F. Srl	Roma	34.535	FS Italiane SpA	100
Trenitalia SpA	Roma	1.654.464.000	FS Italiane SpA	100
Italcertifer ScpA	Firenze	480.000	FS Italiane SpA	66,66
Centostazioni SpA	Roma	8.333.335	FS Italiane SpA	59,99
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304.201	FS Italiane SpA	59,99
NETINERA Deutschland GrmbH	Viechtach	25.000	FS Italiane SpA	51

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
c) Imprese controllate indirettamente:				
Autobus Paproth GmbH	Mainz-Kastel	25.565	Autobus Sippel GmbH	100
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Blufferies Srl	Messina	20.100.000	RFI SpA	100
DNSW GmbH	Mainz	25.000	Regentalbahn AG	100
ErixX GmbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20.000	Grandi Stazioni SpA	100
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado	30.488.268 (1)	ItalFerr SpA	100
Kraftverkehr Osthannover GmbH	Celle	256.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Lausitzer Nahverkehrsgesellschaft mbH	Senftenberg	26.000	Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	100
Metropark SpA	Roma	3.016.463	FS Sistemi Urbani SpA	100
NETINERA Immobilien GmbH	Berlin	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
NETINERA Region Ost GmbH	Berlin	250.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
NETINERA Werke GmbH	Neustrelitz	25.000	NETINERA Region Ost GmbH	100
OHE Cargo GmbH	Celle	26.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlin	200.000	NETINERA Region Ost GmbH	100
Regentalbahn AG	Weghast	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Weghast	1.023.000	Regentalbahn AG	100
Regental Fahrzeugwerkstätten-GmbH	Weghast	132.936	Regentalbahn AG	100
Rhein-Main-Bus GmbH	Hofheim am Taunus	25.000	Autobus Sippel GmbH	100
Servizi ferroviari - Serfer Srl	Genova	5.000.000	Trenitalia SpA	100
Siger srl	Firenze	100.000	Ataf Gestioni Srl	100
Sippel-Travel GmbH	Frankfurt am Main	127.950	Autobus Sippel GmbH; Rhein-Main-Bus GmbH	100
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Senftenberg	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100
Terminali Italia Srl	Milano	11.237.565	RFI SpA; Cemat SpA	100
Trenitalia Logistics France Sas	Parigi	43.420	Trenitalia SpA	100
TX Consulting GmbH	Bad Honnef	25.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik AG	Bad Honnef	286.070	Trenitalia SpA	100
TX Logistik Austria GmbH	Schwechat	35.000	TX Logistik AG	100
TX Logistik Danimarca A/S	Padborg	500.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia AB	Malmo	400.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera GmbH	Basel	50.000 (1)	TX Logistik AG	100
TX Service Management GmbH	Bad Honnef	50.000	TX Logistik AG	100
UNIKAI Hafenbetrieb Lüneburg GmbH	Lüneburg	25.600	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Verkehrsbetriebe Bils GmbH	Sendenhorst	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100
Vogtlandbahn GmbH	Neumark	1.022.584	Regentalbahn AG	100
NETINERA Bachstein GmbH	Celle	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34
Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	Celle	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51
Società Gestione Terminali Ferro Stradali-SGT	Pomezia-Roma	200.000	Fs Logistica SpA; Cemat SpA	87,50
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	163.290.910	RFI SpA	85,49
Neißeverkehr GmbH	Guben	1.074.000	NETINERA Region Ost GmbH	80
Uelzener Hafenbetriebs- und Umschlaggesellschaft mbH	Uelzen	102.258	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	74
Ataf Gestioni Srl	Firenze	12.982.614	Busitalia - Sita Nord Srl	70
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	69,90
Thello SAS (già Trenitalia Veolia Transdev SAS)	Parigi	1.500.000	Trenitalia SpA	66,67
Firenze City Sightseeing srl	Firenze	200.000	Ataf Gestioni Srl	60
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle	100.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
Cemat SpA	Milano	7.000.000	FS Logistica SpA	53,28
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	240.000.000 (1)	Grandi Stazioni SpA	51

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE JOINT VENTURE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO
ALLEGATO N. 2

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG	100
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle	590.542	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	100
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle	1.099.278	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	61
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	4.600.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade	25.000	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	60
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing	25.000	Regental Bahnbetriebs- GmbH	50
Cisalpine AG	Berna	162.500.000 (1)	Trenitalia SpA	50
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	50
Trenord Srl	Milano	76.120.000	Trenitalia SpA	50
Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	Gifhorn	25.565	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	25,20

(1) Dati espressi in valuta locale

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE E CONTROLLATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO
ALLEGATO N. 3

Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
Gifhorer Verkehrsbetriebe GmbH	Gifhorn	25.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
KVB Kraftverkehrsbetriebe GmbH	Isenbüttel	50.000	Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn mbH	100
Galleria di base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	50
Logistica SA	Levallois	37.000	Trenitalia SpA	50
Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas	Chambery	1.000.000	RFI SpA	50
Poli Rail Srl	Roma	2.000.000	Trenitalia SpA	50
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	16.876.000	RFI SpA	50
Eurogateway Srl	Novara	99.000	Trenitalia SpA; Cemat SpA	48
CeBus GmbH & Co. KG	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,50
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; Celler Straßenbahngesellschaft mbH	35,40
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle	571.450	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH; CeBus Verwaltungs GmbH; CeBus GmbH & Co. KG	34,72
Padova Container Service Srl	Padova	516.000	Cemat SpA	34,50
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	2.340.000	Ataf Gestioni Srl	34
Alpe Adria SpA	Trieste	120.000	Trenitalia SpA	33,33
Terminal Tremestieri Srl	Messina	450.000	Blufferies Srl	33,33
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster	60.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster	25.500	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	33,30
Osthannoversche Umschlagsgesellschaft mbH	Wittingen	153.600	Osthannoversche Eisenbahn Aktiengesellschaft	33,30
Novatrans Italia Srl	Milano	100.000	Cemat SpA	30
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100.000	Cemat SpA	25,10
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	230.000.000	FS Italiane SpA	14,74

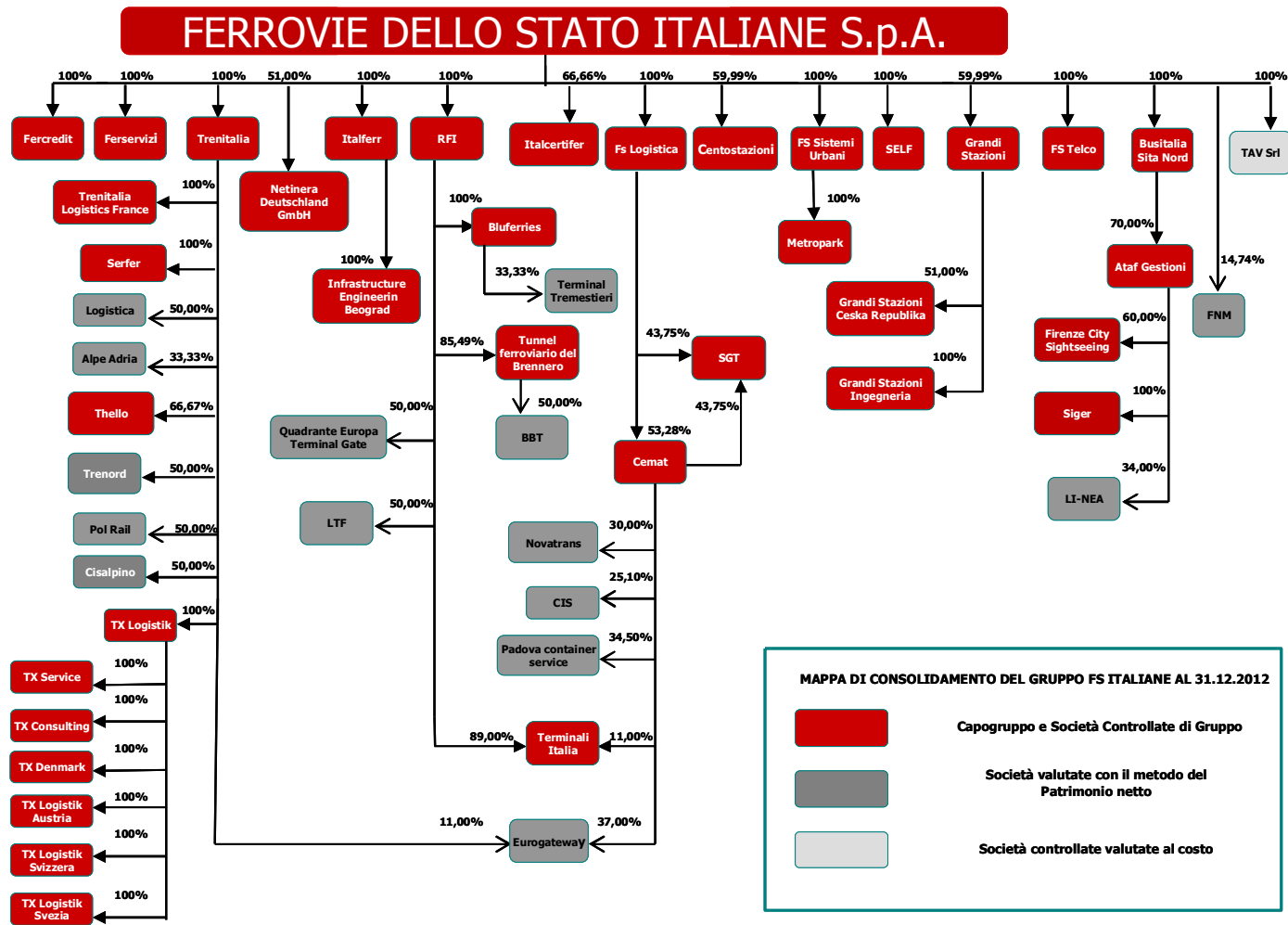
ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

ALLEGATO N. 4

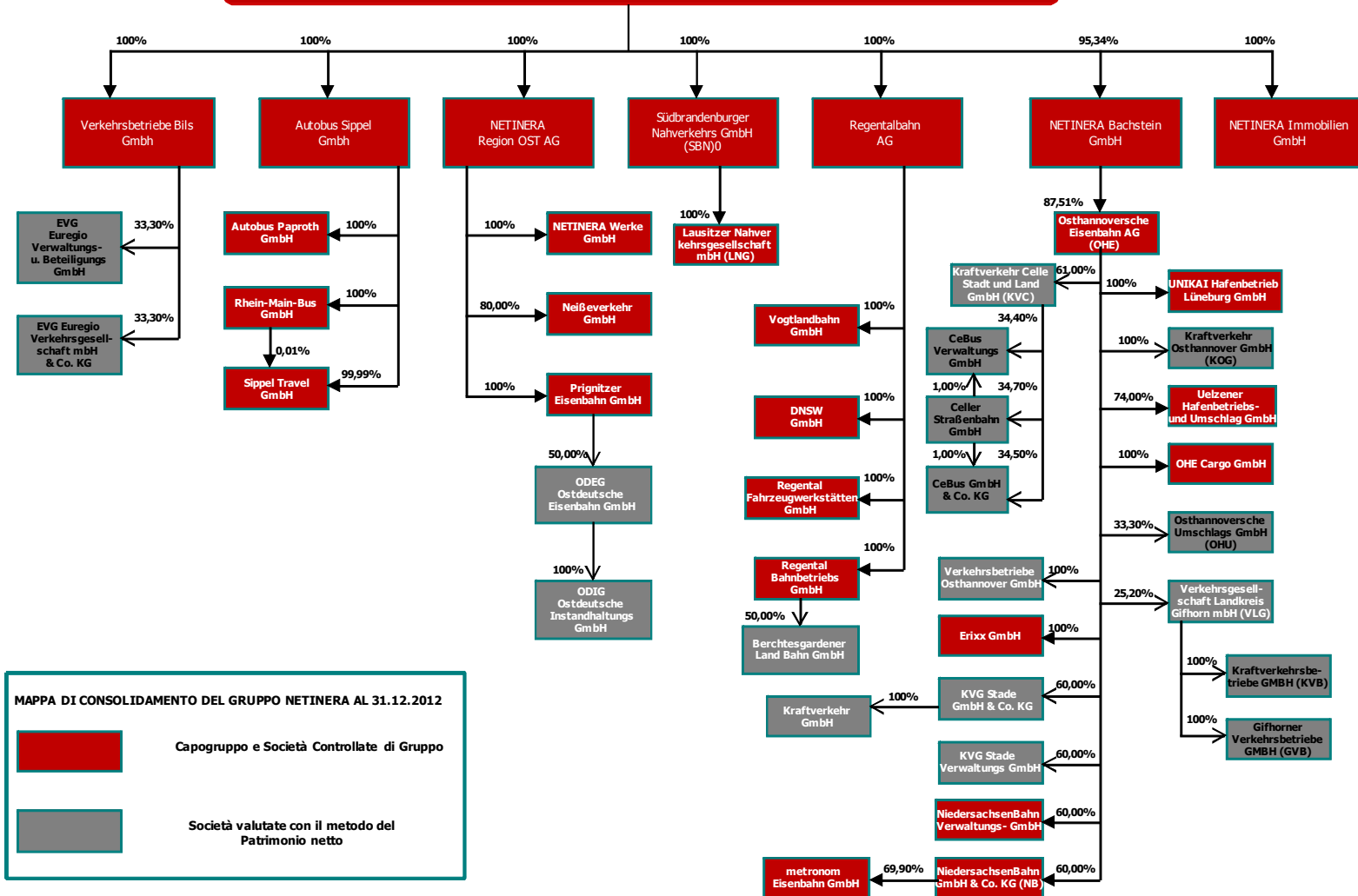
Denominazione	Sede	Capitale Sociale	Società Partecipante	% di Partecipazione
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100
KOG Südwest Verwaltungs-GmbH in liquidazione			Kraftverkehr Osthannover GmbH	75
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA	55
Nord Est Terminal - NET SpA in liquidazione	Padova	1.560.000	RFI SpA	51
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Genova Srl in liquidazione	Genova	712.000	Serfer Srl	51
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli Srl in liquidazione	Napoli	480.000	Serfer Srl	51
Network Terminali Siciliani SpA in liquidazione	Catania	65.272	RFI SpA	50
Porta Sud SpA in liquidazione	Bergamo	10	FS Sistemi Urbani SpA	35
East Rail Srl in liquidazione	Trieste	130.000	Trenitalia SpA	32
Sinter Inland Terminal SpA in liquidazione	Milano	2.550.000	FS Logistica SpA	21,27

MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ALLEGATO N. 5



NETINERA DEUTSCHLAND GmbH



Bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2012

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

	Note	31.12.2012	31.12.2011
			valori in euro
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	6	42.460.268	42.054.287
Investimenti immobiliari	7	514.967.472	523.955.997
Attività immateriali	8	42.229.808	43.043.875
Attività per imposte anticipate	9	213.743.080	201.033.717
Partecipazioni	10	35.530.336.380	35.732.853.286
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	11	4.836.403.680	5.624.425.083
Crediti commerciali non correnti	14	10.941.711	8.494.141
Altre attività non correnti	12	150.987.682	909.108.182
Totale Attività non correnti		41.342.070.081	43.084.968.568
Rimanenze	13	503.194.991	336.014.210
Crediti commerciali correnti	14	110.583.432	121.824.836
Attività finanziarie correnti	11	1.977.116.823	1.485.924.587
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	15	268.151.411	229.582.570
Crediti tributari	16	83.917.046	81.577.960
Altre attività correnti	12	658.640.214	216.717.219
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	17	63.037.803	63.037.803
Totale Attività correnti		3.664.641.720	2.534.679.185
Totale Attività		45.006.711.801	45.619.647.753
Patrimonio netto			
Capitale sociale	18	38.790.425.485	38.790.425.485
Riserve	18	300.099.321	298.034.055
Riserve di valutazione	18	(1.611.517)	196.801
Utili (perdite) portati a nuovo	18	(2.987.495.412)	(3.026.752.981)
Utile (Perdita) d'esercizio	18	73.290.939	41.305.322
Totale Patrimonio Netto		36.174.708.816	36.103.208.682
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	20	4.818.170.788	5.993.259.963
TFR e altri benefici ai dipendenti	21	18.123.660	16.587.683
Fondi rischi e oneri	22	87.527.852	100.391.654
Passività per imposte differite	9	389.636.487	369.499.079
Passività finanziarie non correnti	23	566.001	
Altre passività non correnti	24	349.060.865	1.121.891.853
Totale Passività non correnti		5.663.085.653	7.601.630.232
Finanziamenti a breve termine	20	30.241.032	30.252.753
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	20	1.296.470.741	219.783.158
Debiti commerciali correnti	25	89.732.512	68.467.921
Debiti per imposte sul reddito	26	1.899.082	409.034
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	23	738.585.080	1.009.731.467
Altre passività correnti	24	1.011.988.885	586.164.506
Totale Passività correnti		3.168.917.332	1.914.808.839
Totale Passività		8.832.002.985	9.516.439.071
Totale Patrimonio Netto e Passività		45.006.711.801	45.619.647.753

Conto Economico

		valori in euro	
	Note	2012	2011
Ricavi delle vendite e prestazioni	27	145.342.740	139.402.127
Altri proventi	28	11.225.900	6.336.412
Totale ricavi operativi		156.568.640	145.738.539
Costi operativi			
Costo del personale	29	57.091.184	54.297.893
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	30	10.222.364	17.139.687
Costi per servizi	31	49.942.865	57.437.902
Costi per godimento beni di terzi	32	7.398.992	8.996.685
Altri costi operativi	33	21.891.288	14.443.396
Costi per lavori interni capitalizzati	34	(187.026)	(194.940)
Totale costi operativi		146.359.667	152.120.623
Ammortamenti	35	21.473.932	18.901.977
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	36	1.323.236	1.552.091
Accantonamenti per rischi e oneri	37		3.000.000
Risultato operativo (EBIT)		(12.588.195)	(29.836.152)
Proventi e oneri finanziari			
Proventi da partecipazioni	38	59.016.853	118.819.275
Altri proventi finanziari	38	185.767.968	211.326.014
Oneri su partecipazioni	39	28.603	102.497.339
Altri oneri finanziari	39	171.986.930	214.410.399
Risultato prima delle imposte		60.181.093	(16.598.601)
Imposte sul reddito	40	(12.649.454)	(57.903.923)
Risultato delle attività continuative		72.830.547	41.305.322
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	41	460.392	
Risultato netto d'esercizio		73.290.939	41.305.322
Prospetto di conto economico complessivo			
		valori in euro	
	Note	2012	2011
Risultato netto d'esercizio	18	73.290.939	41.305.322
Altre componenti di conto economico complessivo			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	19	(2.399.736)	16.688
Effetto fiscale complessivo		591.418	
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali		(1.808.318)	16.688
Conto economico complessivo dell'esercizio		71.482.621	41.322.010

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO

valori in euro

Patrimonio netto	Capitale sociale	Riserve				Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdite) d'esercizio	Totale
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserve diverse	Riserva Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti			
Saldo al 1 gennaio 2011	38.790.425.485	14.491.830	27.896.982	254.599.169	180.113	(3.046.628.381)	20.921.474	36.061.886.672
Aumento di capitale								
Distribuzione dividendi								
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		1.046.074				19.875.400	(20.921.474)	
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:								
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio netto</i>					16.688			16.688
<i>Altri movimenti</i>								
<i>Utile (Perdita) d'esercizio</i>							41.305.322	41.305.322
Saldo al 31 dicembre 2011	38.790.425.485	15.537.904	27.896.982	254.599.169	196.801	(3.026.752.981)	41.305.322	36.103.208.682
Aumento di capitale								
Distribuzione dividendi								
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2.065.266				39.240.056	(41.305.322)	
Altri movimenti						17.513		17.513
Utile/(Perdita) complessivo rilevato di cui:								
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a Patrimonio netto</i>					(1.808.318)			(1.808.318)
<i>Altri movimenti</i>								
<i>Utile (Perdita) d'esercizio</i>							73.290.939	73.290.939
Saldo al 31 dicembre 2012	38.790.425.485	17.603.170	27.896.982	254.599.169	(1.611.517)	(2.987.495.412)	73.290.939	36.174.708.816

RENDICONTO FINANZIARIO

	valori in euro	
	2012	2011
Utile/(perdita) di esercizio	73.290.939	41.305.322
Ammortamenti	21.473.932	18.901.977
Accantonamenti e svalutazioni	1.416.347	108.087.365
Variazione delle rimanenze	8.879.384	14.177.058
Variazione dei crediti commerciali	8.793.834	(29.661.889)
Variazione dei debiti commerciali	21.264.591	12.422.387
Variazione delle imposte differite attive e passive	8.371.831	(11.350.642)
Variazione dei crediti e debiti per imposte	(849.038)	613.801
Variazione delle altre attività	325.039.921	481.861.213
Variazione delle altre passività	(354.312.966)	(412.464.679)
Utilizzo fondo rischi ed oneri	(12.004.658)	(3.983.105)
Pagamento benefici ai dipendenti	(1.592.457)	(2.271.729)
Flussi di cassa generati (assorbiti) da attività operativa	99.771.660	217.637.079
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(1.578.723)	(314.310)
Investimenti immobiliari	(2.142.622)	(2.149.693)
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(11.722.397)	(13.399.187)
investimenti in partecipazioni		(90.500.749)
Investimenti	(15.443.742)	(106.363.939)
Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali	204	
Disinvestimenti in partecipazioni	35.247.667	
Disinvestimenti	35.247.871	
Variazione delle attività finanziarie	157.319.663	48.835.382
Flusso di cassa netto assorbito da attività di investimento	177.123.792	(57.528.557)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(98.401.592)	(196.766.061)
Variazione dei finanziamenti a breve	(11.721)	(99.765.754)
Variazione delle passività finanziarie	3.817.201	(63.654)
Flusso di cassa netto generato da attività di finanziamento	(94.596.112)	(296.595.469)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	182.299.340	(136.486.947)
Disponibilità liquide a inizio periodo	151.529.107	288.016.054
Disponibilità liquide a fine periodo	333.828.447	151.529.107
di cui saldo del c/c intersocietario	65.677.036	(78.053.463)

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CIVILISTICO

1. Premessa

Il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 (di seguito anche il "Bilancio civilistico" ovvero "Bilancio") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea (EU-IFRS). Occorre in particolare segnalare che Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società", o "Capogruppo" ovvero "FS") si è avvalsa della facoltà prevista dal Decreto Legislativo 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina l'esercizio delle opzioni previste dall'articolo 5 del Regolamento Europeo n. 1606/2002 in materia di principi contabili internazionali. In particolare, ai sensi degli articoli 3 e 4 del suddetto decreto legislativo, la Società ha applicato gli EU-IFRS per la redazione del bilancio civilistico a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Fino all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 la Società ha predisposto i propri bilanci civilistici in accordo con quanto disciplinato in materia dal Decreto Legislativo n. 127 del 9 aprile 1991, così come interpretato dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (i "Principi Contabili Italiani").

2. Società

Ferrovie dello Stato Italiane SpA è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Società ha la propria sede sociale in Roma, P.zza della Croce Rossa 1.

Gli Amministratori in data 21 maggio 2013 hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2012 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 del Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 del Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 21 maggio 2013, data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

In presenza di significative partecipazioni di controllo e in ottemperanza allo IAS 27 la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di Gruppo di 36.191 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo di 379 milioni di euro.

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

3. Criteri di redazione del Bilancio civilistico

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

Come precedentemente indicato, il Bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli *International Accounting Standards (IAS)*, tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)*, precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee (SIC)* adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 21 maggio 2013, data in cui il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato il presente documento. In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento. Si

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

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

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

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

Il presente Bilancio civilistico è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 - Gestione dei rischi finanziari e operativi.

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

4. Principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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 sono ammortizzati solo per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

CLASSE CESPITE	Aliquota
Terreni	0%
Oneri di bonifica	10%
Fabbricati Industriali	2%
Fabbricati civili strumentali	2%
Fabbricati civili non strumentali	1,50%
Attrezzature industriali:	
- Macchinari e attrezzature	10%
- Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni:	
- Mobili e arredi	12%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20%
- Attrezzature varie	12% e 25%

Investimenti immobiliari

Gli investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce "Immobili, impianti e macchinari".

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce "Rimanenze" a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le rimanenze.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi maturati durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono considerati parte del costo di acquisto.

L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa e cioè sulla base della stimata vita utile. Le principali immobilizzazioni immateriali si distinguono in:

(a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote costanti in base alla relativa durata. I costi delle licenze software inclusivi delle spese sostenute per rendere il software pronto per l'utilizzo sono ammortizzati a quote costanti in 5 anni.

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

(b) Costi di ricerca e sviluppo

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

- il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere o utilizzare 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.

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 gli immobili, impianti e macchinari e le attività immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività, eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

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

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

ii) Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile delle attività immateriali non ancora disponibili per l'uso, è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività abbiano subito una riduzione di valore.

Partecipazioni in imprese controllate, collegate, 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

Attività finanziarie e crediti commerciali

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

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

Crediti e finanziamenti attivi

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

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

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

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

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

Attività finanziarie disponibili per la vendita

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

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

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

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

Attività finanziarie al "fair value" con contropartita nel conto economico

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide comprendono la cassa e i depositi bancari disponibili e le altre forme di investimento a breve termine, con scadenza all'origine uguale o inferiore ai tre mesi. Alla data di 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 classificate fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

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

Fair value hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variazione del *fair value* di un'attività o di una passività attribuibile ad un particolare rischio, l'utile o la perdita derivante dalle successive variazioni del *fair value* dello strumento di copertura sono rilevati a conto economico. L'utile, o la perdita, derivante dall'adeguamento al *fair value* della posta coperta, per la parte attribuibile al rischio coperto, modificano il valore contabile di tale posta e viene rilevato a conto economico.

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al *fair value* dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulati sono stornati dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzati a conto

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

Gli strumenti finanziari derivati sono contabilizzati con data di negoziazione.

Stima del *fair value*

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

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

Rimanenze

Le rimanenze, costituite dagli immobili di *trading* inizialmente ereditate, nel 2007, dalla scissione della ex Ferrovie Real Estate SpA, sono iscritte al minore fra il costo di acquisizione e valore di mercato determinato con perizia di un terzo indipendente.

Esse sono iscritte al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

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

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici

definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il *projected unit credit method*. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (*high-quality corporate*) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

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 viaggiare gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione- sui treni gestiti dalla controllata Trenitalia SpA.

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

Conversione delle poste in valuta

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

Ricavi

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

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

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

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

Contributi pubblici

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

Contributi in conto esercizio

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

Riconoscimento dei costi

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

Imposte sul reddito

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

Le imposte anticipate e differite sono calcolate a fronte di tutte le differenze che emergono tra la base imponibile di una attività o passività e il relativo valore contabile, ad eccezione di quelle relative a differenze rivenienti dalle partecipazioni in società controllate, quando la tempistica di rigiro di tali differenze è soggetta al controllo della Società e risulta probabile che non si riverseranno in un lasso di tempo ragionevolmente prevedibile. Le imposte anticipate, incluse quelle relative

alle perdite fiscali pregresse, per la quota non compensata dalle imposte differite, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

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

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

Attività e passività possedute per la vendita e attività operative cessate (*Discontinued Operation*)

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

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

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

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

Principi contabili di recente emissione

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

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2012, che disciplinano fattispecie e casistiche non presenti all'interno della Società alla data della presente relazione finanziaria annuale, ma che potrebbero avere effetti contabili su transazioni ed accordi futuri:

- In data 7 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti al principio **IFRS 7 – Strumenti finanziari: Informazioni aggiuntive**. Gli emendamenti sono stati emessi con l'intento di migliorare l'informativa delle operazioni di trasferimento (*derecognition*) delle attività finanziarie. In particolare, gli emendamenti richiedono maggior trasparenza sull'esposizione a rischi in caso di transazioni in cui un'attività finanziaria è stata trasferita, ma il cedente mantiene una qualche forma di *continuing involvement* in tale attività. Gli emendamenti inoltre richiedono maggiori informazioni nel caso in cui un ammontare sproporzionato di tali transazioni sia posto in essere in prossimità della fine di un periodo contabile. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sull'informativa di bilancio;
- In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha emesso un emendamento minore allo **IAS 12 – Imposte sul reddito** che richiede all'impresa di misurare le imposte differite derivanti da investimenti immobiliari valutati al *fair value* in funzione del modo in cui il valore contabile di tale attività sarà recuperato (attraverso l'uso continuativo oppure attraverso la vendita). Specificatamente, l'emendamento stabilisce una presunzione relativa che il valore di carico di un investimento immobiliare valutato al *fair value* secondo lo IAS 40 sia realizzato interamente attraverso la vendita e che la misurazione delle imposte differite, nelle giurisdizioni in cui le aliquote fiscali sono differenti, rifletta l'aliquota relativa alla vendita. L'adozione di tale modifica non ha prodotto alcun effetto sulla valutazione delle imposte differite al 31 dicembre 2012.

Principi contabili omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla Società/Gruppo

- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 10 – Bilancio Consolidato** che sostituirà il SIC-12 *Consolidamento – Società a destinazione specifica* (società veicolo) e parti dello IAS 27 – *Bilancio consolidato e separato*, il quale sarà ridenominato *Bilancio separato* e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Le principali variazioni stabilite dal nuovo principio sono le seguenti:
 - Secondo IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è basato sul controllo. Tale variazione rimuove l'incoerenza percepita tra il precedente IAS 27 (basato sul controllo) e il SIC 12 (basato sul passaggio dei rischi e dei benefici);
 - E' stata introdotta una definizione di controllo più solida rispetto al passato, basata su tre elementi: (a) potere sull'impresa acquisita; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti;
 - l'IFRS 10 richiede che un investitore, per valutare se ha il controllo sull'impresa acquisita, si focalizzi sulle attività che influenzano in modo sensibile i rendimenti della stessa;
 - l'IFRS 10 richiede che, nel valutare l'esistenza del controllo, si considerino solamente i diritti sostanziali, ossia quelli che sono esercitabili in pratica quando devono essere prese le decisioni rilevanti sull'impresa acquisita;
 - l'IFRS 10 prevede guide pratiche di ausilio nella valutazione se esiste il controllo in situazioni complesse, quali il controllo di fatto, i diritti di voto potenziali, le situazioni in cui occorre stabilire se colui che ha il potere decisionale sta agendo come agente o principale, ecc.

In termini generali, l'applicazione dell'IFRS 10 richiede un significativo grado di giudizio su un certo numero di aspetti applicativi.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013).

- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 11 – Accordi di compartecipazione** che sostituirà lo IAS 31 – *Partecipazioni in Joint Venture* ed il SIC-13 – *Imprese a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo congiunto*. Il nuovo principio, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, fornisce dei criteri per il trattamento contabile degli accordi di compartecipazione basati sui diritti e sugli obblighi derivanti dagli accordi piuttosto che sulla forma legale degli stessi e stabilisce come unico metodo di contabilizzazione delle partecipazioni in imprese a controllo congiunto nel bilancio consolidato il metodo del patrimonio netto. Secondo l'IFRS 11, l'esistenza di un veicolo separato non è una condizione sufficiente per classificare un accordo di compartecipazione come una *joint venture*. Il nuovo principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013). A seguito dell'emanazione del principio lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto. La Società non ha ancora effettuato un'analisi degli effetti derivanti dall'applicazione di questo nuovo principio.
- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 12 – Informazioni aggiuntive su partecipazioni in altre imprese** che è un nuovo e completo principio sulle informazioni aggiuntive da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, gli accordi di compartecipazione, collegate, società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 (oppure a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio il 1° gennaio 2013).
- In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 13 – Misurazione del fair value** che illustra come deve essere determinato il *fair value* ai fini del bilancio e si applica a tutte le fattispecie in cui i principi che richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Inoltre, il principio richiede un'informativa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) più estesa di quella attualmente richiesta dall'IFRS 7. Il principio è applicabile in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.
- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo **IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio**, per chiarire l'applicazione di alcuni criteri per la compensazione delle attività e delle passività finanziarie presenti nello IAS 32, rendendola di fatto più difficile. Gli emendamenti sono applicabili in modo retrospettivo per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2014.
- In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti **all'IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative**. L'emendamento richiede informazioni sugli effetti o potenziali effetti delle compensazioni delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa. Gli emendamenti sono applicabili per gli esercizi aventi inizio dal o dopo il 1° gennaio 2013. Le informazioni devono essere fornite in modo retrospettivo.
- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 1 – Presentazione del bilancio** per richiedere alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" (*Other*

comprehensive income - OCI) a seconda che essi possano o meno essere riclassificati successivamente a conto economico. L'emendamento è applicabile dagli esercizi aventi inizio dopo o dal 1° luglio 2012.

- In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 19 – Benefici ai dipendenti** che elimina l'opzione di differire il riconoscimento degli utili e delle perdite attuariali con il "metodo del corridoio", richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" (OCI) in modo che l'intero ammontare netto dei fondi per benefici definiti (al netto delle attività al servizio del piano) sia iscritto nella situazione patrimoniale-finanziaria consolidata. Gli emendamenti prevedono inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano devono essere suddivise in tre componenti: le componenti di costo legate alla prestazione lavorativa dell'esercizio devono essere iscritte a conto economico come "*service costs*"; gli oneri finanziari netti calcolati applicando l'appropriato tasso di sconto al saldo netto del fondo per benefici definiti al netto delle attività risultante all'inizio dell'esercizio devono essere iscritti a conto economico come tali, gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione della passività e attività devono essere iscritti nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi". Inoltre, il rendimento delle attività incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato dovrà essere calcolato sulla base del tasso di sconto della passività e non più del rendimento atteso delle attività. L'emendamento infine, introduce nuove informazioni addizionali da fornire nelle note al bilancio. L'emendamento è applicabile in modo retrospettivo dall'esercizio avente inizio dopo o dal 1° gennaio 2013. Tale principio non produce effetti, in quanto, i benefici ai dipendenti sono già trattati mediante iscrizione nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" e la Società non possiede attività a servizio del piano, per cui il valore iscritto tra le passività resta il medesimo.

Principi contabili non omologati da parte dell'Unione Europea

Alla data del presente Bilancio gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 9 – Strumenti finanziari**: lo stesso principio è poi stato emendato in data 28 ottobre 2010. Il principio, applicabile dal 1° gennaio 2015 in modo retrospettivo, rappresenta la prima parte di un processo per fasi che ha lo scopo di sostituire interamente lo IAS 39 e introduce dei nuovi criteri per la classificazione e valutazione delle attività e passività finanziarie. In particolare, per le attività finanziarie il nuovo principio utilizza un unico approccio basato sulle modalità di gestione degli strumenti finanziari e sulle caratteristiche dei flussi di cassa contrattuali delle attività finanziarie stesse al fine di determinarne il criterio di valutazione, sostituendo le diverse regole previste dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica avvenuta riguarda il trattamento contabile delle variazioni di *fair value* di una passività finanziaria designata come passività finanziaria valutata al *fair value* attraverso il conto economico, nel caso in cui queste siano dovute alla variazione del merito creditizio della passività stessa. Secondo il nuovo principio tali variazioni devono essere rilevate nel Prospetto degli "Altri utili/(perdite) complessivi" e non transiteranno più nel conto economico. Le fasi due e tre del progetto sugli strumenti finanziari, relativi rispettivamente agli *impairment* delle attività finanziarie e *all'hedge accounting*, sono ancora in corso. Lo IASB sta inoltre valutando limitati miglioramenti all'IFRS 9 per la parte relativa alla classificazione e valutazione delle attività finanziarie.
- Il 17 maggio 2012 lo IASB ha pubblicato il documento **Annual Improvements to IFRS: 2009-2011 Cycle**, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, concentrandosi su

modifiche valutate necessarie, ma non urgenti. Di seguito vengono citate quelle che comporteranno un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando invece quelle che determineranno solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili dal Gruppo:

- **IAS 1 *Presentazione del bilancio – Informazioni comparative***: si chiarisce che nel caso vengano fornite informazioni comparative addizionali, queste devono essere presentate in accordo con gli IAS/IFRS. Inoltre, si chiarisce che nel caso in cui un' entità modifichi un principio contabile o effettui una rettifica/riclassifica retrospettiva, la stessa entità dovrà presentare uno stato patrimoniale anche all'inizio del periodo comparativo ("terzo stato patrimoniale" negli schemi di bilancio), mentre nella nota integrativa non sono richieste disclosures comparative anche per tale "terzo stato patrimoniale", a parte le voci interessate.
- **IAS 16 *Immobilii, impianti e macchinari – Classificazione dei servicing equipment***: si chiarisce che i *servicing equipment* dovranno essere classificati nella voce "Immobilii, impianti e macchinari" se utilizzati per più di un esercizio, nelle "Rimanenze di magazzino" in caso contrario.
- **IAS 32 *Strumenti finanziari: esposizione nel bilancio – Imposte dirette*** sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale: si chiarisce che le imposte dirette relative a queste fattispecie seguono le regole dello IAS 12.

La data di efficacia delle modifiche proposte è prevista per gli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2013 o in data successiva, con applicazione anticipata consentita.

Uso di stime e valutazioni

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

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

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

i) Riduzione di valore delle attività

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, le attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite

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

ii) Ammortamenti

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

iii) Fondi rischi e oneri

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

iv) Imposte

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

v) Fair value di strumenti finanziari derivati

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

5. Gestione dei rischi finanziari ed operativi

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

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione della Società a ciascuno dei rischi elencati in precedenza, 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 stessa.

Rischio di credito

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita non adempiendo ad un'obbligazione e tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo FS Italiane e non generano, pertanto, rischio di credito.

Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di *trading*; le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pagamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.

Le prospettive di recuperabilità dei crediti commerciali 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 di bilancio sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati.

Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una *policy* per l'impiego della liquidità che definisce (i) i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di credito ed i relativi limiti di concentrazione (ii) le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio credito della Società. Si precisa che i dati rispetto al bilancio del precedente esercizio sono stati esposti al netto del fondo svalutazione e non comprendono i crediti di natura erariale.

	31.12.2012	31.12.2011
Crediti commerciali correnti	128.262	138.180
Fondo svalutazione	(17.679)	(16.355)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	110.583	121.825
Altre attività correnti	47.603	85.614
Fondo svalutazione	(153)	(8.995)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	47.450	76.618
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	4.836.404	5.624.425
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	4.836.404	5.624.425
Altre attività non correnti	1.236	1.231
Fondo svalutazione		
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	1.236	1.231
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	268.151	229.583
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	1.976.982	1.485.789
Fondo svalutazione		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	1.976.982	1.485.789
Crediti commerciali non correnti	11.088	8.640
Fondo svalutazione	(146)	(146)
Crediti commerciali non correnti al netto del fondo svalutazione	10.942	8.494
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	7.251.748	7.547.966

Le seguenti tabelle riportano l'esposizione al rischio di credito per controparte in valori assoluti e in percentuale.

	31.12.2012	31.12.2011
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	2.612	1.131
Clienti Ordinari	24.468	23.992
Società del Gruppo	6.947.346	7.201.558
Altri debitori	9.170	91.702
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	6.983.596	7.318.383

	31.12.2012	31.12.2011
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	0,04%	0,02%
Clienti Ordinari	0,35%	0,33%
Società del Gruppo	99,48%	98,40%
Altri debitori	0,13%	1,25%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100,00%	100,00%

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione percentuale delle attività finanziarie al 31 dicembre 2012 e 2011 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

	31.12.2012					Totale
	Non scaduti	0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	27,61%	8,18%	8,35%	15,27%	40,58%	100,00%
Clienti Ordinari	74,25%	5,98%	3,39%	4,85%	11,51%	100,00%
Società del gruppo	99,98%	0,02%				100,00%
Altri debitori	100,00%					100,00%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	99,86%	0,04%	0,02%	0,02%	0,06%	100,00%

	31.12.2011					Totale
	Non scaduti	0 - 180	180 - 360	360 - 720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	28,11%	13,87%	28,81%	29,21%		100,00%
Clienti Ordinari	62,50%	13,79%	2,27%	21,44%		100,00%
Società del gruppo	99,05%	0,53%	0,03%	0,39%		100,00%
Altri debitori	100,00%					100,00%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	98,94%	0,57%	0,04%	0,46%		100,00%

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria.

Si evidenzia che l'indebitamento finanziario della Società è finalizzato essenzialmente alla corresponsione di finanziamenti attivi a favore delle società del Gruppo FS Italiane. La Capogruppo adotta tecniche di *asset liability management* nelle attività di raccolta di capitale di debito e di finanziamento alle società del Gruppo FS Italiane. Allo stato attuale i

finanziamenti concessi ripropongono alle società controllate le caratteristiche tecniche dell'indebitamento sottostante tali da consentire una coincidenza temporale tra entrate ed uscite monetarie derivanti da interessi e rimborsi in linea capitale.

Accanto alle suddette linee guida, per far fronte a temporanee esigenze di liquidità la Società si è dotata nel corso del 2011 di una *Backup Credit Facility* dell'importo massimo di 1.500 milioni di euro, su base "committed" accesa con un *pool* di otto finanziatori e con scadenza pari a tre anni; tale linea di credito è stata posta in essere con una finalità *general purpose* ed in tal senso garantisce alla Società la possibilità di ricorrere a tale strumento di provvista per le più varie tipologie di fabbisogno operativo.

Inoltre, sempre ai fini di far fronte a temporanee esigenze di liquidità, la Società ha a disposizione ulteriori linee di credito "uncommitted" concesse dal sistema bancario.

Le scadenze contrattuali delle passività finanziarie, compresi gli interessi da versare, sono esposte nelle tabelle seguenti.

Si precisa che i dati, rispetto al bilancio del precedente esercizio, riguardano tutti i debiti finanziari.

31 dicembre 2012	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							
Prestiti obbligazionari	3.411.801	3.729.139	7.531	606.832	21.144	885.941	2.207.691
Finanziamenti da banche	1.306.150	1.503.968	31.041	586.288	110.830	332.490	443.319
Debiti verso altri finanziatori	1.426.932	1.700.000	100.000	100.000	200.000	600.000	700.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo	739.151	739.151	736.919	1.666	566		
Debiti commerciali	89.733	89.733	89.733				
Totale	6.973.767	7.761.991	965.224	1.294.786	332.540	1.818.431	3.351.010

31 dicembre 2011	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Prestiti obbligazionari	3.300.514	3.841.273	27.950	24.465	636.530	924.582	2.227.746
Finanziamenti da banche	1.377.489	1.628.640	34.181	114.276	593.544	332.490	554.149
Debiti verso altri finanziatori	1.565.292	1.900.000	100.000	100.000	200.000	600.000	900.000
Debiti finanziari verso società del Gruppo	1.009.732	1.009.732	1.009.732				
Debiti commerciali	68.468	68.468	68.468				
Totale	7.321.495	8.448.113	1.240.331	238.741	1.430.074	1.857.072	3.681.895

Passività finanziarie derivate e non derivate

31 dicembre 2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.411.801	602.103	822.121	1.987.577
Finanziamenti da banche	1.306.150	580.622	329.638	395.890
Debiti verso altri finanziatori	1.426.932	143.986	636.928	646.018
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	739.151	738.585	566	
Debiti commerciali	89.733	89.733		
Totale	6.973.767	2.155.029	1.789.253	3.029.485

31 dicembre 2011	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Prestiti obbligazionari	3.300.514	8.114	1.384.600	1.907.800
Finanziamenti da banche	1.377.489	103.562	789.885	484.042
Debiti verso altri finanziatori	1.565.292	138.360	612.039	814.893
Debiti finanziari verso soc del Gruppo	1.009.732	1.009.732		
Debiti commerciali	68.468	68.468		
Totale	7.321.495	1.328.236	2.786.524	3.206.735

I flussi contrattuali delle passività finanziarie a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi *forward* stimati alla data di chiusura del bilancio. Si precisa, inoltre, che l'indebitamento in scadenza entro sei mesi è costituito principalmente dai debiti il cui servizio trova copertura finanziaria negli stanziamenti previsti nelle Leggi Finanziarie e dal saldo contabile del conto corrente intersocietario delle società con impieghi netti sul sistema di *cash pooling* della Capogruppo.

Rischio di mercato, nello specifico rischio di tasso e di cambio.

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 cambiamenti dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è la gestione e il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili.

All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al Rischio di tasso ed al Rischio di cambio.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso in capo alla Società, è alquanto limitato e residuale, limitandosi al solo rischio relativo al prestito Unicredit a tasso variabile. In particolare, le passività finanziarie a tasso variabile sono nella quasi totalità compensate da corrispondenti attività finanziarie nei confronti delle controllate a meno del prestito prima citato, pari appunto a 475.000mila euro.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a medio/lungo termine (incluso la quota a breve), e le passività finanziarie correnti e non correnti 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	4.577.607	4.884.182	1.854.016	11.374	851.048	2.167.744
Tasso fisso	2.306.427	2.788.076	316.260	321.166	967.383	1.183.267
Saldo al 31 dicembre 2012	6.884.034	7.672.258	2.170.276	332.540	1.818.431	3.351.011
Tasso variabile	4.816.882	5.369.536	1.097.964	1.119.245	924.582	2.227.745
Tasso fisso	2.436.145	3.010.109	312.640	310.830	932.490	1.454.149
Saldo al 31 dicembre 2011	7.253.027	8.379.645	1.410.604	1.430.075	1.857.072	3.681.894

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari a fronte di una variazione di +/- 50 *basis points* dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2012 con evidenza della sostanziale compensazione derivante dalla contestuale variazione dei proventi dei finanziamenti attivi a fronte di una medesima variazione nei tassi di interesse.

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	19.758	(19.151)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento <i>intercompany</i>	(16.736)	16.494
Totale	3.022	(2.657)

Rischio di cambio

La Società è principalmente attiva nel mercato Italiano, e comunque in paesi dell'area euro ed è pertanto esposta, come nel precedente esercizio, ad una sola partita debitoria.

Si precisa che, con specifico riferimento ai prestiti obbligazionari accesi nel corso del 2012 per un valore di CHF 81 milioni, la Società non è esposta ad alcun rischio di cambio in quanto tali posizioni debitorie trovano speculare copertura nei corrispondenti finanziamenti *intercompany* erogati alla controllata Trenitalia SpA per pari importo e nella medesima valuta contrattuale.

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 nella tabella seguente, si evidenzia la riconciliazione tra attività e passività finanziarie esposte nelle precedenti tabelle, come riportate nella situazione patrimoniale – finanziaria per categoria di attività e passività finanziarie identificate sulla base dei requisiti dell'IFRS 7:

31 dicembre 2012	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	4.836.268	
Crediti commerciali non correnti	10.942	
Attività finanziarie correnti	1.977.117	
Altre attività non correnti	1.236	
Crediti commerciali correnti	110.583	
Altre attività correnti	47.450	
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.818.171
Passività finanziarie non correnti		566
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		1.326.712
Debiti commerciali correnti		89.733
Passività finanziarie correnti		738.585
31 dicembre 2011	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	5.615.447	
Crediti commerciali non correnti	8.494	
Attività finanziarie correnti	1.485.925	
Altre attività non correnti	1.231	
Crediti commerciali correnti	121.825	
Altre attività correnti	85.461	
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.993.260
Passività finanziarie non correnti		
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		250.036
Debiti commerciali correnti		68.468
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)		1.009.731

6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2012 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	Terreni e fabbricati	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	51.482	523	13.237	443	65.685
Ammortamenti e perdite di valore	(11.150)	(284)	(12.197)		(23.631)
Consistenza al 1.1.2012	40.332	239	1.040	443	42.054
Investimenti				1.579	1.579
Passaggi in esercizio	397		170	(567)	
Ammortamenti	(722)	(85)	(365)		(1.172)
Totale variazioni	(325)	(85)	(195)	1.012	407
Costo storico	51.879	523	12.963	1.455	66.820
Ammortamenti e perdite di valore	(11.872)	(369)	(12.119)		(24.360)
Consistenza al 31.12.2012	40.007	154	844	1.455	42.460

La voce Terreni e fabbricati è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società; la restante porzione è compresa negli "Investimenti immobiliari".

Nel 2012 sono stati dismessi "Altri beni" completamente ammortizzati, che hanno comportato una riduzione di 444mila euro del costo storico e del relativo fondo ammortamento.

7. Investimenti immobiliari

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze della voce ad inizio e a fine esercizio con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2012 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

	2012		2011	
	Terreni	Fabbricati	Terreni	Fabbricati
Saldo al 1 Gennaio				
Costo	455.614	392.579	413.022	283.181
Fondo Ammortamento	(8.004)	(156.142)	(6.044)	(93.725)
Fondo Svalutazione	(138.722)	(21.369)	(147.689)	(30.805)
Valore a bilancio	308.888	215.068	259.289	158.651
Variazioni dell'esercizio				
Incrementi		2.143		2.150
Riclassifiche (1)	(2.853)	(513)	(24.925)	(14.112)
Ammortamenti	(1.960)	(5.805)	(1.960)	(4.646)
Scissione (2)			76.484	73.025
Totale Variazioni	(4.813)	(6.318)	49.599	56.417
Saldo al 31 dicembre				
Costo	452.188	393.894	455.614	392.579
Fondo Ammortamento	(9.966)	(161.634)	(8.004)	(156.142)
Fondo Svalutazione	(138.147)	(21.367)	(138.722)	(21.369)
Valore a bilancio	304.075	210.893	308.888	215.068
Riclassifiche (1)				
Costo	(3.426)	(828)	(42.876)	(46.227)
Fondo Ammortamento	(2)	313	0	22.297
Fondo Svalutazione	575	2	17.951	9.818
Totale	(2.853)	(513)	(24.925)	(14.112)
Scissione (2)				
Costo			85.468	153.475
Fondo Ammortamento				(80.068)
Fondo Svalutazione			(8.984)	(382)
Totale			76.484	73.025

La voce "Investimenti immobiliari" accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita.

La riduzione netta relativa alle riclassifiche è attribuibile al trasferimento alla voce "Rimanenze" dei beni da destinare alla vendita per 3.366mila euro.

8. Attività Immateriali

La voce è costituita esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente al sistema informativo di Gruppo.

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali.

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	102.350	4.553	106.903
Ammortamenti e perdite di valore	(63.859)		(63.859)
Consistenza al 31.12.2011	38.491	4.553	43.044
Investimenti		11.722	11.722
Passaggi in esercizio	9.377	(9.377)	
Ammortamenti	(12.536)		(12.536)
Totale variazioni	(3.159)	2.345	(814)
Costo storico	111.727	6.898	118.625
Ammortamenti e perdite di valore	(76.395)		(76.395)
Consistenza al 31.12.2012	35.332	6.898	42.230

9. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nel prospetto di seguito riportato sono illustrati la consistenza delle Attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite, nonché i movimenti interscambi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

	31.12.2011	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri movimenti	31.12.2012
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	122.466	(583)	335	122.218
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	35.084	(2.412)	206	32.878
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	43.484	15.163		58.647
Totale Attività per imposte anticipate	201.034	12.168	541	213.743
Passività per imposte differite				
- Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	112.019	(2.456)		110.130
Differenze di valore su immobili di <i>trading</i> - rimanenze	43.517	(735)		41.772
Altro	(380)	(38)	(403)	(380)
Totale Fondo imposte differite	155.156	(3.229)	(403)	151.522
- Fondo consolidato fiscale IRES	214.343	(181)	23.952	238.114
Totale passività per imposte differite	369.499	(3.410)	23.549	389.636

Le Attività per imposte anticipate e il Fondo per imposte differite passive sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile ed il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli ammortamenti, e degli immobili di *trading*, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli accantonamenti per rischi ed oneri ed alle svalutazioni delle immobilizzazioni. La variazione maggiormente significativa (15.163mila euro) è dovuta principalmente allo stanziamento delle imposte anticipate per il disallineamento tra il valore contabile ed il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle rimanenze di *trading* trasferite con scissioni da parte della società RFI nel corso del 2012.

Il Fondo imposte da consolidato fiscale IRES accoglie le imposte accertate dalla Società e dalle controllate che partecipano al consolidato fiscale, non dovute all'Erario in quanto compensate con le perdite fiscali trasferite da altre società. In chiusura di esercizio, infatti, in presenza di società che trasferiscono redditi imponibili e società che trasferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa i rispettivi risultati. Gli incrementi e i decrementi netti ammontano a 23.770mila euro. Il Fondo registra le movimentazioni relative essenzialmente alla stima delle imposte correnti delle società che partecipano al consolidato IRES al netto degli utilizzi necessari a remunerare le società medesime per le perdite fiscali a suo tempo trasferite. Tra queste ultime, si precisa, sono considerati anche gli effetti contrattuali afferenti alla rideterminazione dell'imposta (per gli anni dal 2007 al 2011) dovuta alla maggiore deduzione dell'IRAP, introdotta dall'art.2, c. 1-quater, Decreto Legge n. 201/2011, che ha determinato un utilizzo del fondo pari al credito riconosciuto alle società aventi diritto.

10. 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 2012 e 2011.

	31.12.2012	31.12.2011	Fondo svalutazione cumulato
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	35.373.776	35.576.148	41.605
Imprese collegate	23.061	23.061	
Altre imprese	133.499	133.644	
Totale	35.530.336	35.732.853	41.605

Variazioni intervenute nel 2012:

	Valore Netto 31.12.2011	Movimenti dell'esercizio			Fusione	Valore Netto 31.12.2012	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/so ttoscrizioni	Altre movimentazioni	Decrementi			
Partecipazioni in imprese controllate							
Centostazioni SpA	3.050					3.050	
Fercredit SpA	31.413					31.413	
Ferservizi SpA	43.251			(34.873)		8.378	
FS Formazione SpA in liquidazione	258			(258)			
FS Logistica SpA	143.095					143.095	
FS Sistemi Urbani Srl	534.094					534.094	
Grandi Stazioni SpA	17.601					17.601	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	89.594					89.594	
FS Telco Srl	5					5	15
Italcertifer SpA	883					883	
Italferr SpA	8.047					8.047	
RFI SpA	33.063.962				(167.241)	32.896.721	
Self Srl	35					35	
Sita SpA in liquidazione	562					562	
Trenitalia SpA	1.612.874					1.612.874	41.590
Busitalia - Sita nord Srl	27.374					27.374	
Tav Srl	50					50	
	35.576.148			(35.131)	(167.241)	35.373.776	41.605
Partecipazioni in imprese collegate							
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061					23.061	
	23.061					23.061	
Altre Imprese							
BCC Bureau Central de Clearing	6					6	
Consorzio E.T.L.	10					10	
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq in liquidazione	120			(120)			
Eurofima	133.325					133.325	
Fondazione Accademia S.Cecilia	5			(5)			
Fondazione Memoria della Shoah	20			(20)			
Hit Rail B.V.	97					97	
Isfort SpA	61					61	
	133.644			(145)		133.499	
Totale	35.732.853			(35.276)	(167.241)	35.530.336	41.605

Da segnalare:

- la riduzione del capitale sociale della controllata Ferservizi SpA per 34.873mila euro;
- la liquidazione definitiva della società FS Formazione che ha comportato un provento finanziario di 13mila euro;
- il decremento della partecipazione nella controllata RFI SpA a seguito delle scissioni parziali in favore di FS SpA effettuate nel 2012;
- la liquidazione definitiva del Consorzio italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq che ha comportato una perdita di 4mila euro;
- Aumento gratuito del capitale sociale della collegata Ferrovie Nord Milano SpA;
- le Fondazioni sono state oggetto di svalutazione.

Per le informazioni di dettaglio si rinvia alla Relazione sulla Gestione - Principali eventi dell'esercizio: Operazioni straordinarie e Operazioni sul capitale.

Variazioni intervenute nel 2011:

	Valore Netto 31.12.2010	Movimenti dell'esercizio			Valore Netto 31.12.2011	Fondo svalutazione cumulato
		Acquisizioni/ sottoscrizioni	Altre movimentazioni	Decrementi		
Partecipazioni in imprese controllate						
Centostazioni SpA	3.050				3.050	
Fercredit SpA	31.413				31.413	
Ferservizi SpA	43.251				43.251	
FS Formazione SpA in liquidazione	258				258	
FS Logistica SpA	242.268		3.187	(102.360)	143.095	
FS Sistemi Urbani Srl	523.482		10.612		534.094	
Grandi Stazioni SpA	17.601				17.601	
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH)	14	89.580			89.594	
FS Telco Srl	5				5	15
Italcertifer SpA	211	672			883	
Italferr SpA	8.047				8.047	
RFI SpA	33.227.273		(163.311)		33.063.962	
Self Srl	35				35	
Sita SpA		248	452	(138)	562	
Sogin Srl	59.225		(59.225)			
Trenitalia SpA	1.612.874				1.612.874	41.590
Busitalia - Sita nord Srl	45		27.329		27.374	
Tav Srl	50				50	
	35.769.102	90.500	(180.956)	(102.498)	35.576.148	41.605
Partecipazioni in imprese collegate						
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061				23.061	
	23.061				23.061	
Altre Imprese						
BCC Bureau Central de Clearing	6				6	
Consorzio E.T.L.	10				10	
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq in liquidazione	120				120	
Eurofima	133.325				133.325	
Fondazione Accademia S.Cecilia	5				5	
Fondazione Memoria della Shoah	20				20	
Hit Rail B.V.	97				97	
Isfort SpA	61				61	
	133.644				133.644	
Totale	35.925.807	90.500	(180.956)	(102.498)	35.732.853	41.605

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

	Sede	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	patrimonio netto al 31.12.2012	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2012 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	15.000	118	24.600	100,00%	24.600	27.374	2.774
Centostazioni SpA	Roma	8.333	10.197	30.459	59,99%	18.272	3.050	(15.222)
Fercredit SpA	Roma	32.500	8.473	86.482	100%	86.482	31.413	(55.069)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	13.640	23.966	100%	23.966	8.378	(15.588)
FS Logistica SpA	Roma	143.096	(17.067)	107.135	100%	107.135	143.095	35.960
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.783	4.001	542.800	100%	542.800	534.094	(8.706)
Grandi Stazioni SpA	Roma	4.304	19.272	149.432	59,99%	89.644	17.601	(72.043)
Netinera Deutschland GmbH (già FS2Move GmbH) (*)	Berlino	35.160	(16.487)	(19.450)	51%	(9.920)	89.594	99.514
FS Telco Srl (**)	Roma	20	(26)	67	100%	67	5	(62)
Itacertifer SpA	Firenze	480	661	2.866	66,66%	1.910	883	(1.027)
Italferr SpA	Roma	14.186	12.966	57.077	100%	57.077	8.047	(49.030)
RFI SpA	Roma	32.007.633	159.987	33.004.735	100%	33.004.735	32.896.721	(108.014)
Self Srl	Roma	35		35	100%	35	35	
Sita SpA in liquidazione	Firenze	200	(884)	(602)	55%	(331)	562	893
Trentitalia SpA	Roma	1.654.464	206.424	1.617.380	100%	1.617.380	1.612.874	(4.506)
TAV Srl	Roma	50	(13)	24	100%	24	50	26
Totale						35.563.877	35.373.776	(190.101)
Partecipazioni in imprese collegate								
Ferrovie Nord Milano SpA	Milano	230.000	13.735	287.221	14,74%	42.336	23.061	(19.275)
Totale						35.606.214	35.396.837	(209.377)

(*) I valori esposti sono relativi al bilancio civilistico 2012 della società Netinera, redatto in base ai principi contabili tedeschi.

(**) Nel valore di patrimonio netto esposto dalla controllata è compreso il versamento in conto futuri aumenti di capitale per 135 mila euro che Ferrovie dello Stato Italiane espone come crediti per versamenti in conto futuri aumenti di capitale.

La differenza tra il valore di carico della società Netinera Deutschland e la corrispondente frazione di patrimonio netto è giustificata principalmente dalla presenza dello *Shareholder Loan* (71.676 mila euro) corrisposto alla società (allora FS2Move GmbH) al momento dell'acquisizione, avente natura di "semi-equity" e, per la parte residua, dagli effetti conseguenti all'applicazione di principi contabili differenti (cd. "german gaap").

Per la differenza tra il valore di carico delle controllate FS Logistica SpA e Busitalia Sita Nord Srl e la corrispondente frazione di patrimonio netto non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto, alla luce dei rispettivi andamenti prospettici di piano, non si ritiene vi sia una perdita durevole di valore.

Per la società TAV non viene effettuata alcuna svalutazione in quanto la società non è operativa, così come per la società SAP in liquidazione.

Si riporta di seguito il prospetto riassuntivo delle principali voci patrimoniali ed economiche della società collegata Ferrovie Nord Milano:

	% di possesso	Attività correnti	Attività non correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
31.12.2011	14,74%	202.888	257.991	460.879	148.992	311.887	460.879	144.342	46.798	97.544
31.12.2012	14,74%	172.442	278.698	451.140	128.654	322.486	451.140	57.894	44.159	13.735

11. Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle Attività finanziarie alla fine dei due esercizi a confronto.

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
Finanziamenti a medio/lungo termine	4.824.171	825.748	5.649.919	5.614.970	222.992	5.837.962	(790.799)	602.756	(188.043)
Versamenti in conto futuro aumento di capitale		135	135		135	135			
Crediti per finanziamenti a breve		346.697	346.697		327.585	327.585		19.112	19.112
Altri crediti finanziari	12.233	804.537	816.770	9.455	935.213	944.668	2.778	(130.676)	(127.898)
Totale	4.836.404	1.977.117	6.813.521	5.624.425	1.485.925	7.110.350	(788.021)	491.192	(296.829)

Le attività finanziarie, nel corso del 2012, hanno subito nel loro complesso un decremento pari a 296.829mila euro.

I "Finanziamenti a medio/lungo termine" al 31 dicembre 2012 sono relativi ai finanziamenti concessi alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA e Fercredit SpA, per complessivi 5.649.919mila euro. Il decremento della voce, pari a 188.043mila, è attribuibile per 86.711mila euro alla chiusura dell'operazione con la società Euterpe Finance, a seguito del rimborso totale da parte dell'Erario dei crediti a suo tempo ceduti; ciò ha comportato l'incasso di 77.868mila euro e la riclassifica, per 8.843mila euro, nella voce "Altre attività non correnti" ad incremento dei crediti verso l'Erario per interessi. Per tale credito residuo è stata inoltrata, a suo tempo, istanza di rimborso.

I "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale" sono relativi alla società FS Telco Srl (135mila euro).

I "Crediti per finanziamenti a breve" sono relativi ai finanziamenti a breve concessi alle controllate;

Gli "Altri crediti finanziari non correnti" (12.233mila euro) sono costituiti principalmente dai crediti per gli interessi maturati sullo *Shareholder Loan* concesso alla società Netinera Deutschland GmbH (allora FS2Move GmbH) per l'acquisto del gruppo omonimo (11.220mila euro), dagli oneri finanziari sulla linea di credito *Backup Facility* sostenuti di competenza degli esercizi successivi al 2013 (613mila euro) e dai crediti verso banche per somme pignorate (390mila euro).

Gli "Altri crediti finanziari correnti" (804.537mila euro) sono costituiti dal saldo del conto corrente intersocietario della società Trenitalia (800.930mila euro) e dagli oneri finanziari sulla linea di credito *Backup Facility* sostenuti di competenza dell'esercizio 2013 (3.607mila euro).

12. Altre attività non correnti e correnti

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività alla fine dei due esercizi a confronto.

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo		44.089	44.089		80.836	80.836		(36.747)	(36.747)
Crediti per IVA	149.749	611.162	760.911	907.877	131.226	1.039.103	(758.128)	479.936	(278.192)
Debitori diversi e ratei/risconti	1.239	3.542	4.781	1.231	4.808	6.039	8	(1.266)	(1.258)
Totale	150.988	658.793	809.781	909.108	216.870	1.125.978	(758.120)	441.923	(316.197)
Fondo svalutazione		(153)	(153)		(153)				
Totale netto fondo svalutazione	150.988	658.640	809.628	909.108	216.717	1.125.978	(758.120)	441.923	(316.197)

Gli "Altri crediti verso società del Gruppo" (44.089mila euro a fine esercizio 2012) sono relativi all'IVA di Gruppo (27.570mila euro), al consolidato fiscale IRES (1.326mila euro), alla cessione da parte della Società dei crediti erariali IRES (1.901mila euro) e ad altri crediti diversi (13.292mila euro) che riguardano principalmente Rete Ferroviaria Italiana SpA (4.593mila euro) e Trenitalia SpA (8.531mila euro).

Il decremento della voce "Crediti per IVA" per complessivi 278.192mila euro è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale dovuto al decremento per i rimborsi effettuati dall'Erario per l'IVA chiesta a rimborso relativa al 2009 (547.213mila euro), agli incrementi per l'IVA di pool 2012 (247.614mila euro), agli interessi maturati sui crediti IVA chiesti a rimborso (12.634mila euro), nonché per la riclassifica a seguito della chiusura dell'operazione di cartolarizzazione con la società Euterpe Finance di cui si è detto al punto precedente (8.843mila euro).

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

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Nazionali	809.601	1.125.533	(315.932)
Paesi dell'area euro	97	253	(156)
Regno Unito	83	118	(35)
Altri paesi		74	(74)
Totale	809.781	1.125.978	(316.197)

13. Rimanenze

Le Rimanenze risultano così composte:

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Immobili e Terreni <i>Trading</i>	719.282	557.420	161.862
Fondo svalutazione	(216.087)	(221.406)	5.319
Totale	503.195	336.014	167.181

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. L'incremento rispetto al 31 dicembre 2011 (167.181mila euro) è attribuibile all'incremento delle stesse a seguito delle scissioni parziali di RFI SpA (172.694mila euro), al decremento per vendite effettuate nell'esercizio al netto dell'utilizzo del fondo svalutazione (9.371mila euro), agli

incrementi per lavori effettuati (492mila euro) e all'incremento per riclassifiche da "Investimenti Immobiliari" dei terreni e fabbricati destinati alla vendita (3.366mila euro).

14. Crediti commerciali non correnti e correnti

I Crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	11.088	30.534	41.622	8.640	31.359	39.999	2.448	(825)	1.623
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche		3.105	3.105		1.382	1.382		1.723	1.723
Crediti verso società del Gruppo		94.622	94.622		105.439	105.439		(10.817)	(10.817)
Totale	11.088	128.261	139.349	8.640	138.180	146.820	2.448	(9.919)	(7.471)
Fondo svalutazione	(146)	(17.678)	(17.824)	(146)	(16.355)	(16.501)		(1.323)	(1.323)
Totale netto fondo svalutazione	10.942	110.583	121.525	8.494	121.825	130.319	2.448	(11.242)	(8.794)

I crediti commerciali correnti e non correnti al netto del fondo svalutazione subiscono nel 2012 un decremento di 8.794 mila euro.

I crediti correnti verso società del Gruppo riguardano principalmente crediti commerciali verso le controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA (18.038mila euro), FS Logistica SpA (6.225mila euro), Ferservizi SpA (4.883mila euro), Trenitalia SpA (14.951mila euro), FS Sistemi Urbani Srl (20.188mila euro), Grandi stazioni SpA (23.478mila euro), Italferr SpA (2.178mila euro) e Busitalia Srl (1.872mila euro).

Gli altri crediti commerciali, al netto del fondo svalutazione, sono pari a 26.903mila euro e sono collegabili essenzialmente alle vendite di immobili di *trading*.

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

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Nazionali	135.856	145.171	(9.315)
Paesi dell'area euro	691	49	642
Altri paesi europei non UE	2	0	2
Altri paesi	2.800	1.600	1.200
Totale	139.349	146.820	(7.471)

15. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Depositi bancari e postali	213.562	174.356	39.206
Assegni		104	(104)
Denaro e valori in cassa	25	30	(5)
Conti correnti di tesoreria	54.564	55.093	(529)
Totale	268.151	229.583	38.568

La voce ha subito una variazione in aumento di 38.568mila euro rispetto all'anno precedente. L'incremento è dovuto essenzialmente ai Depositi bancari e postali, che registrano una riduzione degli impieghi di liquidità a breve di 72.005mila euro e un incremento dei depositi bancari di 111.211mila euro.

16. Crediti tributari

I Crediti tributari al 31 dicembre 2012 ammontano a 83.917mila euro (81.578mila euro a fine esercizio 2011) e sono relativi ai crediti verso l'Erario per IRES. La voce ha registrato incrementi a seguito delle ritenute d'acconto subite dalla Società e dalle controllate che partecipano al consolidato fiscale IRES e decrementi per le somme utilizzate direttamente dalla Società stessa o dalle sue controllate a scomputo dei versamenti da effettuare a diverso titolo all'Erario.

17. Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione

Tali attività, iscritte al 31 dicembre 2011 a seguito delle riclassifiche dei cespiti compresi nella voce "Investimenti immobiliari" (52.108mila euro) e "Rimanenze" (10.930mila euro), non hanno visto variazioni del saldo (63.038mila euro) nell'esercizio; le stesse sono costituite dalle officine ferroviarie, terreni (47.637mila euro) e fabbricati (15.401mila euro), rientranti nel piano di conferimento alla controllata Trenitalia SpA che, rispetto alle previsioni aziendali, ha subito un differimento all'esercizio 2013.

18. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2012 e 2011 per le principali voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale Sociale

Il capitale sociale della Società al 31 dicembre 2012, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta costituito da numero 38.790.425.485 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 38.790.425.485 euro.

Riserva Legale

Al 31 dicembre 2012 ammonta a 17.603mila euro, a seguito dell'attribuzione della quota dell'utile 2011 per un importo pari a 2.065mila euro.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2012 si evidenzia una perdita attuariale pari a 1.612mila euro.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Le perdite nette portate a nuovo si incrementano al 31 dicembre 2012 di 39.258mila euro essenzialmente per effetto della destinazione dell'utile 2011.

Risultato del periodo

L'utile dell'esercizio 2012 è pari a 73.291mila euro.

Nel prospetto che segue sono indicate l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio.

Origine	Importi al 31.12.2012 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di (b)
Capitale Sociale	38.790.425	38.790.425		
Riserve di capitale:				
Riserva da scissione	254.599	254.599		
Riserve di utili:				
Riserva legale	17.603	17.603		
Riserva straordinaria	27.897		27.897	
Totale	39.090.524	39.062.627	27.897	

Si precisa che la Riserva legale è indisponibile fino a quando non ha raggiunto il quinto del capitale sociale, può essere utilizzata, indipendentemente dall'entità raggiunta per la copertura delle perdite, in via subordinata rispetto alle altre riserve disponibili; la Riserva straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci. Non si sono registrate utilizzazioni nei tre precedenti esercizi.

19. Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione dei prospetti contabili è presentato il Conto economico complessivo che evidenzia le altre componenti del risultato economico complessivo.

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

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i Finanziamenti della società valutate al costo ammortizzato:

Finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Prestiti obbligazionari	2.809.698	3.292.400	(482.702)
Finanziamenti da banche	725.527	1.273.928	(548.401)
Debiti verso altri finanziatori	1.282.946	1.426.932	(143.986)
Totale	4.818.171	5.993.260	(1.175.089)

Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti a medio/lungo termine	Valore Contabile		
	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Prestiti obbligazionari (breve termine)	602.104	8.114	593.990
Finanziamenti da banche (breve termine)	580.622	103.562	477.060
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	143.987	138.360	5.627
Totale	1.326.713	250.036	1.076.677
Totale Finanziamenti	6.144.884	6.243.296	(98.412)

I termini e le condizioni dei finanziamenti in essere a medio/lungo termine, inclusa la rispettiva quota a breve, sono i seguenti:

Creditore	Valuta	Tasso di interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2012		31.12.2011	
				Valore Nominale	Valore Contabile	Valore Nominale	Valore Contabile
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + <i>Spread</i>	2018	200.000	200.007	200.000	200.038
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + <i>Spread</i>	2018	200.000	200.008	200.000	200.038
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + <i>Spread</i>	2018	149.400	149.405	149.400	149.428
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2019	160.000	160.026	160.000	160.141
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2019	183.000	183.022	183.000	183.134
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2016	194.000	194.018	194.000	194.144
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2016	32.300	32.303	32.300	32.324
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2015	83.000	83.013	83.000	83.089
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2018	62.700	62.702	62.700	62.711
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2020	62.700	62.700	62.700	62.706
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2015	165.300	165.530	165.300	166.183
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2016	310.000	310.269	310.000	311.256
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2026	190.000	190.076	190.000	190.405
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2026	100.000	100.040	100.000	100.214
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2027	128.700	128.834	128.700	129.263
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2026	116.000	116.048	116.000	116.248
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2022	120.000	120.109	120.000	120.509
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2024	122.200	122.239	122.200	122.421
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2027	65.700	65.770	65.700	65.990
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2020	47.400	47.400	47.400	47.404
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m - <i>Spread</i>	2013	600.000	600.511	600.000	602.868
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,57%	2020	37.276	37.315		
EUROFIMA	EUR	tasso fisso 3,7795%	2014	7.700	7.784		
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,501%	2016	10.355	10.381		
EUROFIMA	CHF	tasso fisso 2,795%	2017	19.467,0	19.526		
EUROFIMA	EUR	Euribor 6 m + <i>Spread</i>	2025	42.500	42.765		
				3.409.698	3.411.802	3.292.400	3.300.514
Unicredit	EUR	Euribor 3 m + <i>Spread</i>		475.000	475.317	475.000	476.384
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021	798.928	800.591	869.043	870.853
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021	1.426.932	1.426.932	1.565.292	1.565.292
Totale Finanziamenti Passivi				6.110.558	6.114.642	6.201.735	6.213.043

21. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2012	31.12.2011
Valore attuale obbligazioni TFR	17.939	16.445
Valore attuale obbligazioni CLC	182	140
Altri benefici	3	3
Totale valore attuale obbligazioni	18.124	16.588

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti per TFR e CLC (esclusi gli "Altri benefici").

	2012	2011
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	16.585	18.025
<i>Service Costs</i>	2	2
<i>Interest cost</i> (*)	727	850
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	2.400	(17)
Anticipi, utilizzi e trasferimenti infragruppo	(1.593)	(2.275)
Totale obbligazioni a benefici definiti	18.121	16.585

(*) con rilevazione a Conto Economico.

L'utilizzo del fondo TFR e della CLC, pari a 1.593mila euro, è stato generato da liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, da anticipazioni, dai trasferimenti di dipendenti da/preso altre società del Gruppo e da anticipazioni all'Erario dell'imposta di rivalutazione sul TFR.

La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo d'osservazione con il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro, ricalcolato alla fine del periodo risultanti a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli (utili)/perdite attuariali. Tale calcolo ha generato, nell'esercizio corrente, perdite attuariali per 2.400mila euro che si confrontano utili attuariali del 2011 pari a 17mila euro.

Ipotesi attuariali

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

	2012	2011
Tasso di attualizzazione TFR	2,05%	4,05%
Tasso di attualizzazione CLC	2,70%	4,60%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Tasso di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso atteso di <i>turnover</i> dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%
Probabilità di decesso	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	

22. Fondo per rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2012 dei Fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2011	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2012
Fondo imposte	206					206
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	28.735	659	(7.885)			21.509
Altri rischi minori	71.451		(4.120)	(1.518)		65.813
Totale non corrente e corrente	100.392	659	(12.005)	(1.518)		87.528

Il Fondo imposte è posto essenzialmente a presidio delle probabili spese per l'avviso di accertamento ricevuto nel 2011 dalla Direzione Provinciale di Genova – Ufficio Territoriale di Genova correlato alla vendita di un compendio immobiliare sito nel Comune di Levanto (SP). La Società ha inoltrato apposito ricorso al provvedimento.

Il Fondo contenzioso nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terzi per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato per 7.885mila euro essenzialmente per gli accordi transattivi 2012.

Il Fondo Altri rischi minori è posto a presidio degli oneri stimati da sostenere per il personale e per gli oneri contrattualmente assunti dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, così detti "pacchetto a reddito e palazzi alti" e agli oneri di bonifica di alcuni siti, nonché a partite di natura fiscale. Gli utilizzi riguardano essenzialmente gli oneri di personale (1.380mila euro), gli oneri sostenuti per gli obblighi contrattuali di cui sopra (2.740mila euro). La riduzione per altre variazioni (1.518mila euro) è dovuta all'adeguamento degli oneri stimati da sostenere verso l'Inps per il personale transitato nel Fondo a gestione bilaterale – componente straordinaria al 31 dicembre 2012.

23. Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

	Valore contabile								
	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari					81	81		(81)	(81)
Altre passività finanziarie	566	738.585	739.151		1.009.650	1.009.650	566	(271.065)	(270.499)
Totale	566	738.585	739.151		1.009.731	1.009.731	566	(271.146)	(270.580)

A seguito del rimborso da parte dell'Erario dei crediti residui ceduti alla società Euterpe Finance sono state rimborsate integralmente le *notes* emesse da Euterpe; ciò ha comportato il conseguente azzeramento dell'operazione collegata alla cessione dei crediti erariali (81mila euro). Le altre passività finanziarie rappresentano essenzialmente i debiti verso le controllate per il saldo dei conti correnti intersocietari; la riduzione della voce è dovuta essenzialmente al rimborso dei debiti verso le società RFI e FS Sistemi Urbani in conseguenza dell'incasso da parte dell'Erario dell'IVA chiesta a rimborso per l'esercizio 2009.

24. Altre passività non correnti e correnti

	31.12.2012			31.12.2011			Variazioni		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic.Soc.		4.650	4.650		5.052	5.052		(402)	(402)
Altri debiti verso società del Gruppo	152.470	779.542	932.012	919.410	375.794	1.295.204	(766.940)	403.748	(363.192)
Debiti per consolidato fiscale		29.290	29.290		8.440	8.440		20.850	20.850
Altri debiti e ratei/risconti passivi	196.591	198.507	395.098	202.482	196.879	399.361	(5.891)	1.628	(4.263)
Totale	349.061	1.011.989	1.361.050	1.121.892	586.165	1.708.057	(772.831)	425.824	(347.007)

Le altre passività correnti e non correnti hanno registrato una variazione in diminuzione di 347.007mila euro attribuibile essenzialmente agli "Altri debiti verso società del Gruppo" (363.192mila euro).

I "Debiti per consolidato fiscale IRES" (29.290mila euro a fine esercizio 2012) sono attribuibili essenzialmente al trasferimento da parte delle società controllate delle ritenute d'acconto subite non compensate con i debiti per acconti o imposte dovute e ai maggiori acconti versati rispetto alle imposte dovute.

Gli "Altri debiti verso società del Gruppo" non correnti (152.470mila euro a fine esercizio 2012) sono relativi esclusivamente ai debiti per IVA chiesta a rimborso di competenza delle società Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia; la riduzione di 766.940mila euro è da porre in relazione ai rimborsi effettuati alle suddette controllate e alla società FS Sistemi Urbani a seguito dell'incasso dall'Erario dei crediti IVA chiesti a rimborso (complessivi 547.311mila euro), all'incremento dei debiti verso Rete Ferroviaria Italiana SpA per la regolazione della dichiarazione IVA 2012 con riclassifica dalle passività correnti (131.074mila euro) e alle altre variazioni per l'incremento degli interessi maturati sui debiti e per il decremento dovuto alle riclassifiche operate per il trasferimento tra le passività correnti dei debiti che si prevede vengano rimborsati entro l'esercizio successivo (decremento netto pari a 350.703mila euro). La quota corrente (779.542mila euro) è attribuibile essenzialmente ai debiti per il trasferimento di crediti IVA effettuati nel corso dell'esercizio o in quelli precedenti, non richiesti a rimborso e alla quota che si prevede di incassare entro l'esercizio

successivo di quelli chiesti a rimborso (748.957mila euro, 351.574mila euro a fine esercizio 2011) e ai debiti verso la controllata Rete Ferroviaria Italiana (23.802mila euro), attribuibili principalmente agli interessi maturati sulle giacenze dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti e con la Banca Europea per gli Investimenti - BEI e sulla giacenza del conto oppignorato utilizzato per il rimborso di quest'ultimo prestito (10.850mila euro) e alle somme riconosciute alla medesima società controllata relative al valore di taluni beni oggetto di scissione, non trasferiti alla ex Ferrovie Real Estate (7.823mila euro).

Gli "Altri debiti e ratei /risconti passivi" non correnti (196.591mila euro a fine esercizio 2012) sono essenzialmente relativi ai decimi da versare per gli aumenti di capitale della società Eurofima (193.464mila euro). Il debito, espresso in franchi svizzeri, è stato contro valorizzato al cambio di fine anno; l'adeguamento ha fatto registrare una perdita su cambi di 1.337mila euro. La quota corrente è attribuibile essenzialmente ai debiti verso il personale per competenze maturate e non liquidate e per il Fondo ferie maturate e non godute (8.437mila euro), al Fondo a gestione bilaterale, nella sua componente ordinaria, (130.866mila euro). Quest'ultimo fondo è costituito dalle ritenute operate al personale con contratto ferroviario, dai contributi a carico delle società del Gruppo interessate, nonché dagli interessi maturati al 31 dicembre 2012; si precisa che la contribuzione è cessata a far data dal 1° luglio 2005.

25. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2012	31.12.2011	Variazioni
Debiti verso fornitori	33.604	36.478	(2.874)
Acconti commerciali	4.379	2.797	1.582
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	51.750	29.193	22.557
Totale	89.733	68.468	21.265

L'incremento dei debiti commerciali correnti (21.265mila euro) è sostanzialmente riconducibile all'incremento dei debiti verso le società del Gruppo. Si precisa che non risultano debiti commerciali non correnti.

26. Debiti per imposte sul reddito

La voce ammonta a 1.899mila euro (409mila euro a fine esercizio 2011) e si riferisce alle imposte per IRAP.

27. 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.

	2012	2011	Variazioni
Ricavi da Gestione immobiliare (*)	83.378	75.844	7.534
Canoni attivi per utilizzo marchi	36.614	36.700	(86)
Servizi	20.550	21.644	(1.094)
Area Finanza	3.815	3.762	53
Area Fiscale e Bilancio	451	497	(46)
Amministrazione del Personale dirigente	402	438	(36)
Segreteria Societaria	1.175	1.178	(3)
Legale Lavoro	4.386	4.391	(5)
Relazioni Industriali	3.024	3.578	(554)
Area Sviluppo e Organizzazione	966	962	4
Area Relazioni esterne	2.354	2.354	
Comunicazione	1.755	1.755	
<i>Facilities</i>	2.222	2.729	(507)
Patrimonializzazione lavori su immobili trading	492	1.530	(1.038)
Altre Prestazioni di servizi	4.309	3.684	625
Totale	145.343	139.402	5.941

(*) Importo esposto al netto dei ricavi relativi alle "Attività destinate alla vendita" pari a 687mila euro.

La voce maggiormente significativa è attribuibile ai ricavi da gestione immobiliare relativamente alle locazioni (59.114mila euro) e alle vendite di immobili e terreni di *trading* (20.060mila euro) e ai riaddebiti degli oneri condominiali (3.113mila euro).

Le principali vendite effettuate nel 2012 riguardano: un complesso immobiliare sito in Roma via Bari per 6.170mila euro, l'ex locale cinema di via Bari in Roma per 3.977mila euro, un immobile sito in Roma, via Forlì per 1.502mila euro ed alcune aree e fabbricati sulla tratta ferroviaria Rimini - Riccione per 335mila euro. Sono stati inoltre venduti 93 alloggi per un valore complessivo di 5.932mila euro.

28. Altri proventi

Il dettaglio degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2012	2011	Variazioni
Commissioni attive su fidejussioni	2.044	1.306	738
Rimborsi	3.835	3.141	694
Cariche sociali di Dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	2.378	2.352	26
Dal Personale	45	46	(1)
Altri rimborsi	1.412	743	669
Proventi diversi	5.347	1.889	3.458
Totale	11.226	6.336	4.890

L'incremento della voce "Proventi diversi" rispetto all'esercizio precedente è essenzialmente dovuto all'incameramento del valore residuo (3.359mila euro) della garanzia a suo tempo versata dal DopoLavoro Ferroviario - DLF in riferimento al contratto preliminare di compravendita per la parte di immobili della Società non più acquistata.

Nel 2012, per una migliore rappresentazione, è stata operata una riclassifica dalla voce "Altri Proventi" alla voce "Altri costi del personale". Ciò ha comportato analogha riclassifica nel 2011 per un importo pari a 43mila euro.

29. Costo del Personale

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

	2012	2011	Variazioni
Personale a ruolo	54.155	50.436	3.719
Salari e stipendi	39.734	39.295	439
Oneri sociali	10.685	10.857	(172)
Altri costi del personale a ruolo	641	(2.153)	2.794
Trattamento di fine rapporto	2.438	2.480	(42)
Accantonamenti/rilasci	657	(43)	700
Personale Autonomo e Collaborazioni	263	149	114
Salari e stipendi	210	96	114
Oneri sociali	53	53	
Altri costi	2.673	3.713	(1.040)
Totale	57.091	54.298	2.793

La variazione in aumento del Costo del personale di 2.793mila euro è imputabile essenzialmente ai maggiori costi per incentivi all'esodo derivanti dal continuo e graduale processo di riorganizzazione produttiva e di organizzazione del lavoro da parte della Società.

La voce "Accantonamenti/rilasci" accoglie gli oneri stimati, eventuali rilasci e recuperi per contenzioso lavoro; la riclassifica del 2011 dalla voce "Altri Proventi" di 43mila euro, di cui si è detto in precedenza, ha interessato tale voce.

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

	2012	2011	Variazioni
Personale			
Dirigenti	94	104	(10)
Quadri	239	241	(2)
Altro personale	214	221	(7)
Totale	547	566	(19)

30. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2012	2011	Variazioni
Materiali e materie di consumo	727	1.332	(605)
Illuminazione e forza motrice	123	101	22
Variazione delle giacenze di immobili e terreni <i>trading</i>	9.372	15.707	(6.335)
Totale	10.222	17.140	(6.918)

La variazione maggiormente significativa è relativa alla voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading*" (6.335mila euro) per le vendite di immobili effettuate.

31. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2012	2011	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	29	11	18
Servizi trasporto Merci	29	11	18
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	4.145	3.833	312
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	1.330	1.230	100
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	18	22	(5)
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	2.797	2.581	215
Servizi immobiliari e utenze	20.339	21.952	(1.613)
Servizi amministrativi ed informatici	10.113	9.953	160
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	3.105	6.263	(3.158)
Diversi	12.212	15.426	(3.214)
Prestazioni professionali	1.750	1.567	183
Assicurazioni	1.645	1.654	(9)
Consulenze	1.993	3.375	(1.382)
Altro	6.824	8.830	(2.006)
Totale	49.943	57.438	(7.495)

Per taluni dei servizi diversi, sopra indicati, i costi accentrati in Ferrovie dello Stato Italiane SpA trovano il corrispettivo ricavo nelle voci comprese negli "Altri proventi" per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo, limitatamente alle quote ad esse riferibili.

La variazione in diminuzione della voce "Costi per servizi" è dovuta essenzialmente ai minori costi per comunicazione esterna e costi di pubblicità (3.158mila euro), per servizi immobiliari ed utenze (1.613mila euro) e per consulenze (1.382mila euro).

32. Costi per godimento beni di terzi

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

	2012	2011	Variazioni
Canoni di locazione e oneri condominiali	7.290	8.938	(1.648)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	109	59	50
Totale	7.399	8.997	(1.598)

La variazione in diminuzione è relativa principalmente alla riduzione degli oneri per canoni di locazione degli immobili.

33. Altri costi operativi

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

	2012	2011	Variazioni
Quote associative e contributi	4.328	4.797	(469)
IVA non deducibile (pro-rata)	2.294	3.484	(1.190)
Imposte e tasse	11.593	4.749	6.844
Altri oneri diversi	3.676	1.222	2.454
Accantonamenti e rilasci		191	(191)
Totale	21.891	14.443	7.448

La variazione in aumento della voce "Altri costi operativi" è dovuta essenzialmente ai maggiori costi sostenuti per IMU di 6.649mila euro.

La voce "Accantonamenti e rilasci" comprende la riclassifica di 191mila euro effettuata per il 2011 dalla voce "Accantonamenti per rischi ed oneri" in relazione all'importo stanziato a Fondo imposte.

34. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 187mila euro (195mila euro nel 2011), si riferiscono ai costi di personale attribuibili agli investimenti, collegati alla realizzazione e sviluppo del *software*.

35. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2012	2011	Variazioni
Ammortamento attività immateriali	12.536	10.992	1.544
Ammortamento attività materiali	8.938	7.910	1.028
Totale	21.474	18.902	2.572

36. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce ammonta a 1.323mila euro (1.552mila euro nel 2011) ed è relativa all'adeguamento del fondo svalutazione crediti effettuato sulla base delle stime di realizzo previste.

37. Accantonamenti per rischi ed oneri

La voce è pari a zero nel 2012; i 3.000mila euro del 2011 sono al netto di una riclassifica per l'importo di 191mila euro, trasferito nella voce "Altri costi operativi" di cui sopra.

38. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2012	2011	Variazioni
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	142.649	161.467	(18.818)
Proventi finanziari diversi	43.115	49.856	(6.741)
Dividendi	59.017	118.819	(59.802)
Utili su cambi	4	3	1
Totale	244.785	330.145	(85.360)

I "Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli" si riferiscono agli interessi sui crediti per i finanziamenti a medio e lungo termine concessi alle società controllate Rete Ferroviaria Italiana (102.209mila euro), Trenitalia (40.235mila euro) e Fercredit (205mila euro).

I "Proventi finanziari diversi" sono composti prevalentemente:

- da interessi attivi sul conto corrente intersocietario verso Trenitalia SpA (4.972mila euro);
- da interessi attivi sui finanziamenti a breve concessi alle società controllate Netinera Deutschland (3.065mila euro), Fercredit (1.590mila euro), FS Logistica (1.480mila euro) e Trenitalia (272mila euro);
- da interessi maturati sullo *Shareholder Loan* concesso alla stessa società Netinera Deutschland per l'acquisto dell'allora gruppo Arriva Deutschland (6.287mila euro);

- da commissioni attive su fidejussioni concesse alle società controllate Rete Ferroviaria Italiana (1.037mila euro) e Trenitalia (814mila euro), alle società Cisalpino (795mila euro) e Netinera Deutschland (635mila);
- da interessi e commissioni per la "Backup Facility Intercompany" accordata alle società controllate Trenitalia (3.005mila euro) e Rete Ferroviaria Italiana (1.797mila euro);
- da interessi sul credito IVA chiesto a rimborso (12.635mila euro);
- da proventi su depositi bancari e postali (3.001mila euro).

Nella voce "Dividendi" rientrano i dividendi dalle società controllate Rete Ferroviaria Italiana (25.000mila euro), Grandi Stazioni (9.500mila euro), Fercredit (8.000mila euro), Ferservizi (6.088mila euro), FS Sistemi Urbani (4.748mila euro), Centostazioni (4.150mila euro), Italferr (1.521mila euro) e dalla società Hit Rail (10mila euro).

39. Oneri finanziari

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2012	2011	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	169.917	208.212	(38.295)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	727	850	(123)
Svalutazioni di attività finanziarie	29	102.497	(102.468)
Perdita su cambi	1.343	5.349	(4.006)
Totale	172.016	316.908	(144.892)

La voce "Oneri finanziari su debiti" è costituita essenzialmente:

- da interessi passivi sull'IVA chiesta a rimborso di competenza di Rete Ferroviaria Italiana SpA (11.759mila euro), di Trenitalia SpA (674mila euro) e di FS Sistemi Urbani Srl (201mila euro);
- da interessi passivi sui conti correnti intersocietari principalmente verso le società controllate Rete Ferroviaria Italiana (2.281mila euro), Ferservizi (330mila euro), Grandi Stazioni (115mila euro), Italferr (109mila euro), Centostazioni (42mila euro) e Fercredit (37mila euro);
- da oneri per interessi sui prestiti obbligazionari sottoscritti dalla società Eurofima (38.784mila euro);
- da interessi sui finanziamenti a medio e lungo termine concessi da banche e da altri finanziatori (106.806mila euro);
- da interessi e commissioni per mancato utilizzo della "Backup Facility Intercompany" (7.034mila euro);
- da interessi passivi su strumenti finanziari (1.210mila euro).

La voce "Oneri finanziari per benefici ai dipendenti" accoglie gli oneri finanziari derivanti dall'attualizzazione del TFR e CLC. La riduzione della voce è determinata dal decremento dell'importo dell'Interest Cost TFR calcolato dall'Attuario nel 2012 rispetto al periodo di confronto.

La voce "Svalutazioni di attività finanziarie", pari a 29mila euro, è riconducibile alle svalutazioni delle Fondazioni "Accademia di S. Cecilia" per 5mila euro e "Memoriale Shoah" per 20mila euro e alla perdita per 4mila euro a seguito della liquidazione del Consorzio per l'Iraq (CIITI).

La voce "Perdite su cambi" accoglie l'adeguamento al cambio al 31 dicembre 2012 dei decimi da versare alla partecipata Eurofima, espressi in franchi svizzeri (1.337mila euro).

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

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

	2012	2011	Variazioni
IRAP	3.709	2.364	1.345
IRES	11.261	826	10.435
Proventi da adesione consolidato fiscale	(9.009)	(62.987)	53.978
Imposte differite e anticipate	(15.398)	3.807	(19.205)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(2.985)	(1.914)	(1.071)
Totale imposte sul reddito	(12.422)	(57.904)	45.482

Gli importi delle Imposte sul reddito correnti IRAP ed IRES sono al lordo dell'impatto fiscale relativo al Risultato delle attività destinate alla vendita, illustrato nella specifica tabella di nota 41, pari a complessivi 227mila euro, pertanto le imposte sul reddito riferite al risultato delle attività continuative evidenziate nel conto economico della società sono pari a 12.649mila euro positivi.

Si riporta nella tabella seguente la riconciliazione dell'aliquota fiscale effettiva:

	2012		2011	
		%		%
Utile dell'esercizio	73.291		41.305	
Totale imposte sul reddito	(12.422)		(57.904)	
Utile ante imposte	60.869		(16.599)	
IRES (aliquota teorica)		27,50%		27,50%
Minori imposte:				
dividendi da partecipazione	(56.066)		(112.878)	
utilizzi fondi	(15.507)		(9.646)	
altre variazioni in diminuzione	(1.500)		(8)	
Maggiori imposte:				
accantonamenti ai fondi	1.781		5.698	
svalutazione partecipazioni			102.497	
sopravvenienze passive	1.107		1.974	
differenza su cambi	1.376		5.347	
ammortamenti	13.545		5.029	
variazioni rimanenze				
imposte indeducibili	13.183		1.910	
altre variazioni in aumento	22.162		19.679	
totale imponibile IRES	40.949		3.003	
IRES (aliquota effettiva)	11.261	18,50%	826	N.A.
IRAP	3.709	5,57%	2.364	5,57%
Imposte estere				
Differenza su stime imposte anni precedenti	(2.985)		(1.914)	
Totale fiscalità differita	(15.398)		3.807	
Proventi da adesione consolidato fiscale	(9.009)		(62.987)	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(12.422)		(57.904)	

41. Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio del Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali (pari a zero nel 2011):

	2012
Ricavi per canoni di locazione	687
Imposte correnti IRES	(189)
Imposte correnti IRAP	(38)
Totale risultato delle attività destinate alla vendita	460

42. Passività e attività potenziali

Alla data di bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

43. Compenso alla società di revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice Civile l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 548mila euro, inclusi eventuali corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi (293mila euro); la restante parte si riferisce interamente a servizi di revisione legale (255mila euro).

44. Compensi Amministratori e Sindaci

	2012	2011
Amministratori	1.264 (1)	1.264 (1)
Sindaci	100	100
Totale	1.364	1.364

(1) Comprende gli emolumenti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente FS.

Il compenso agli Amministratori comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente ed Amministratore Delegato, nonché gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri. Ai suddetti compensi si deve aggiungere, quello del componente esterno dell'Organismo di Vigilanza pari a 52mila euro nel 2012 (50mila euro nel 2011). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

45. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

	2012	2011
Benefici a breve termine	7.992	5.483
Benefici successivi al rapporto di lavoro	443	366
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro		325
Totale	8.435	6.174

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2012 erogati, pari a 7.992mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2013, per un importo indicativamente non superiore a 1.550mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche non sono stati erogati benefici a lungo termine.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione direttamente o tramite stretti familiari con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.

Operazioni con altre parti correlate

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
RFI SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Protezione Aziendale Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Riaddebito oneri condominiali Vendita immobili <i>trading</i> Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri service F.do gest. Bilaterale	Riaddebito utenze Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Riaddebito servizi informatici Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione Riaddebiti per ricavi Protezione Civile di competenza Fitto locali
Ferservizi SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Protezione Aziendale Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Rimborsi servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Prestazioni di personale <i>Fee</i> acquisto titoli di viaggio <i>Fee</i> valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Amministrazione del personale Contabilità/tesoreria <i>Facilities e building management</i> Servizi amministrativi Formazione Servizi <i>Asset Allocation</i> Gestione procedimenti di gara Tutela giuridica patrimonio Servizi Assistenza Preposto
Fercredit SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Protezione Aziendale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio	Prestazioni di personale
Grandi Stazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Canone di retrocessione e di locaz. Locali Rimborsi assicurazioni Pubblicità	Pubblicità e <i>marketing</i> Fitto locali Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali Prestazioni di personale

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
Centostazioni SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione e Relazioni con i Media Utilizzo servizi informatici Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	Prestazioni di personale
FS Sistemi Urbani Srl	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Riadd. oneri service F. do gest. Bilaterale Protezione Aziendale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni e sub-locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali	<i>Fee</i> valorizzazione patrimonio Fitto locali Prestazioni di personale
Ferport Napoli Srl in liquidazione Nord Est Terminal SpA in liquidazione Serfer Srl TX Logistik AG	Rimborsi assicurazioni Rimborsi assicurazioni Rimborsi assicurazioni Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita SpA in liquidazione	Servizi dell'area Legale Lavoro Rimborsi assicurazioni	
Trenitalia SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Protezione Aziendale Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F. do Bilaterale Pubblicità	Prestazioni di personale Pubblicità e <i>marketing</i> Spese di trasporto viaggiatori Finanziamento alla formazione Riaddebiti per ricavi Protezione Civile di competenza
Italferr SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministrazione del Personale Dirigente Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Utilizzo marchio Riaddebito oneri service F. do Bilaterale Riaddebito oneri condominiali Assistenza tecnica per progetti di formazione	Prestazioni di personale Finanziamento alla formazione Servizi di gestione tecnica amministrativa

RAPPORTI ATTIVI		RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
FS Logistica SpA	Servizi dell'area Finanza Fiscale/Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Servizi amministrativi Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni locali uffici Utilizzo marchio Riaddebito oneri condominiali	Trasporti e spedizioni <i>Facilities management</i> Prestazioni di personale
Busitalia - Sita Nord Srl	Servizi dell'area Fiscale/Bilancio Amministrazione del Personale Dirigente Comunicazione Esterna e Relazioni con i Media Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo servizi informatici	Pubblicità e <i>marketing</i>
Italcertifer SCpA	Amministrazione del Personale Dirigente Prestazioni di personale Riaddebito oneri service F.do gest. Bilaterale	
Cemat SpA	Rimborsi assicurazioni Cariche sociali	Canoni di locazione
Metropark SpA	Rimborsi assicurazioni Servizi area Protezione Aziendale Riaddebito oneri condominiali Locazione e sublocazione locali	
Netinera Deutschland GmbH	Servizi dell'area Fiscale/Bilancio Prestazioni di personale Riaddebito servizi informatici	Riaddebito pese di gestione per la valutazione
Trenitalia Logistic France SaS	Servizi dell'area Affari Societari	
Trenord Srl	Rimborsi assicurazioni Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali	
Terminali Italia Srl	Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Thello Sas	Rimborsi assicurazioni	
Blufferies Srl	Rimborsi assicurazioni	
RAPPORTI ATTIVI		RAPPORTI PASSIVI
Collegate		
Ferrovie Nord Milano SpA	Cariche sociali	
Collegate di controllate		
Alpe Adria SpA	Cariche sociali	
L.T.F.-Lyon Tourin Ferroviare	Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	
Logistica SA	Rimborsi assicurazioni	
BBT SE	Cariche sociali	
Terminal Tremestieri Srl	Cariche sociali	
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Cariche sociali	
Altre parti correlate (*)		
Gruppo ANAS	Rimborsi cariche sociali	
Gruppo CDDPP	Canoni per servizi sui terreni	Finanziamenti
Gruppo ENEL	Canoni per servizi sui terreni	Utenze energia elettrica
Gruppo ENI	Canoni per servizi sui terreni	Fornitura gas
Gruppo Finmeccanica	Rimborsi pubblicità	Manutenzione- Software
Gruppo Invitalia		Depositi cauzionali
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito oneri condominiali	Spese postali
Gruppo RAI	Canoni di locazione	
Eurofer	Prestazioni di personale Rimborsi cariche sociali Riaddebito oneri condominiali Rimborsi assicurazioni	Contributi
Altri fondi previdenziali	Rimborsi cariche sociali	Polizze assicurative
Previdai	Riaddebito oneri condominiali	Contributi

(*) Imprese che condividono con Ferrovie dello Stato il medesimo soggetto controllante-MEF

RAPPORTI DIVERSI

CONSOLIDATO FISCALE	IVA DI POOL	RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO E C/C POSTALI	FINANZIAMENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI E FINANZIAMENTI RICEVUTI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI	FONDI PENSIONE INTEGRATIVA
Controllate						
RFI	RFI	RFI	RFI		RFI	
Fercredit	Fercredit	Fercredit	Fercredit			
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi			Ferservizi	
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia	
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr	
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			Grandi Stazioni	
Grandi Stazioni Ingegneria	Grandi Stazioni Ingegneria					
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni			Centostazioni	
Sita in liquidazione					Sita in liquidazione	
Metropark	Metropark	Metropark				
FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica	FS Logistica		FS Logistica	
FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani	FS Sistemi Urbani			FS Sistemi Urbani	
FS Telco	FS Telco		FS Telco			
Italcertifer						
Cemat	Cemat					
Ferport in liq.ne	Ferport in liq.ne					
Ferport Napoli in liq.ne						
Self	Self					
Serfer	Serfer	Serfer	Serfer		Serfer	
SGT SpA						
Terminali Italia	Terminali Italia	Terminali Italia	Terminali Italia			
Tunnel Ferroviario del Brennero					Tunnel Ferroviario del Brennero	
Busitalia Sita Nord	Busitalia Sita Nord	Busitalia Sita Nord	Busitalia Sita Nord		Busitalia Sita Nord	
Nord Est Terminal		Bluferries			Ataf Gestioni	
			Netinera Deutschland GmbH		TX Logistik	
					Netinera Deutschland GmbH	
Altre Parti correlate						
		Poste Italiane		Cassa DD.PP.		
						Eurofer
						Previdai

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 delle transazioni con parti correlate.

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

Denominazione	31.12.2012		2012		
	Crediti	Debiti	Garanzie e Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate					
Ataf Gestioni Srl	1				
Bluferries Srl		1			1
Busitalia - Sita Nord Srl	1.909	675		3	333
Cemat SpA	532	896		1	10
Centostazioni SpA	3.939	447		10	325
FS Logistica SpA	6.267	2.515	215	94	496
Fercredit SpA	421	8.690		2	334
Ferport Genova Srl in liquidazione		92			
Ferport Napoli Srl in liquidazione	3	69			1
Ferservizi SpA	13.281	38.734	1.062	26.805	15.321
FS Sistemi Urbani Srl	26.033	1.554	38	558	1.110
FS Telco Srl		6			
Grandi Stazioni SpA	26.673	2.735	3.203	2.009	26.557
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	219	1			
Italcertifer Scpa	485	1			331
Italferr SpA	7.926	1.520	368	752	1.404
Metropark SpA	799	2			220
Netinera Deutschland GmbH	546		78.070	249	351
Nord Est Terminal SpA in liq.		215			4
Rete Ferroviaria Italiana SpA	22.632	925.795	1.681.372	3.692	37.027
Self Srl		490			
Serfer Srl	2.384	614			6
SGT SpA		47			
Sita SpA in liquidazione	11	866	234		11
Terminali Italia Srl	815	14			23
Thello Sas	3	1			1
Trenitalia Logistic France Sas	3				3
Trenitalia SpA	23.482	27.560	95.170	2.340	49.820
Trenord Srl	149	31			181
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		23	28		
TX Logistik AG	60	5	50		13
Totale	138.573	1.013.599	1.859.810	36.515	133.883
Imprese collegate					
Ferrovie Nord Milano SpA	3				3
Totale	3				3
Collegate di controllate					
Alpe Adria SpA	7				7
BBT SE	10				10
Terminal Tremestieri Srl	9				9
L.T.F. Lyon Tourin Ferroviarie Sas	70				27
Logistica SA	36	2		3	3
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	3				3
Totale	135	2		3	59
TOTALE	138.711	1.013.601	1.859.810	36.518	133.945
Altre parti correlate					
Gruppo ANAS	27				27
Gruppo CDDPP	1				292
Gruppo ENEL	186	12		99	176
Gruppo ENI	44	23		446	63
Gruppo Finmeccanica	12	22			12
Gruppo INVITALIA	4				
Gruppo POSTE	525	131		367	89
Gruppo RAI	2				2
Eurofer	26	85			58
Altri fondi previdenziali	9	57			19
Previdai		556		522	
Totale	836	886		1.434	738

RAPPORTI FINANZIARI

Denominazione	31.12.2012			2012	
	Crediti e conti correnti	Debiti	Garanzie e Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate					
ATAF Gestioni Srl			2.335		1
Bluferries Srl		2.885			
Busitalia - Sita Nord Srl	6.273	187	6.825		85
Cemat SpA					4
Centostazioni SpA		96	6.300	42	4.155
Cisalpino AG				2	795
FS Logistica SpA	92.223	1.092	657	9	1.484
Fercredit SpA	95.770	1.220		37	9.796
Ferservizi SpA		61.479		330	6.088
FS Sistemi Urbani Srl		44.408	2.830	214	4.750
Grandi Stazioni SpA		4.836		115	9.500
Grandi Stazioni Ingegneria Srl				1	
Italcertifer ScpA				1	
Italferr SpA		7.202	1.670	109	1.522
Metropark SpA		2.576		8	
Netinera Deutschland GmbH	116.205		196.820		9.987
Rete Ferroviaria Italiana SpA	2.227.592	609.430	707.133	14.041	130.043
Self Srl					2
Serfer Srl	3.501	1.400	16	7	97
Terminali Italia Srl	1.000				22
Trenitalia SpA	4.266.202	2.339	1.404.282	674	49.298
TOTALE	6.808.766	739.150	2.328.868	15.590	227.629
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP		1.426.932		61.640	
Gruppo POSTE	1.599				8
TOTALE	1.599	1.426.932		61.640	8

46. Garanzie

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

Rilasciate nell'interesse di	Finanziarie	Non finanziarie
Rete Ferroviaria Italiana SpA	707.133	1.681.372
Trenitalia SpA	1.404.282	95.170
Netinera Deutschland GmbH	196.820	78.070
Busitalia - Sita Nord Srl	6.825	
Centostazioni SpA	6.300	
Grandi Stazioni SpA		3.203
FS Sistemi Urbani Srl	2.830	38
Ataf Gestioni Srl	2.335	
Italferr SpA	1.670	368
Ferservizi SpA		1.062
FS Logistica SpA	657	215
Sita SpA in liquidazione		234
TX Logistik AG		50
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		28
Serfer Srl	16	
Totale	2.328.868	1.859.810

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente dalle fidejussioni rilasciate agli Istituti di credito per finanziamenti concessi alle controllate o per controgaranzie di garanzie concesse dagli Istituti medesimi a terzi nell'interesse delle controllate.

Le garanzie dirette ammontano a 2.056.630mila euro e si riferiscono, per 1.859.810mila euro, a garanzie non finanziarie e per 196.820mila euro, a garanzie finanziarie.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (1.629.016mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni SpA, Sita SpA in liquidazione, FS Sistemi Urbani Srl e Tunnel Ferroviario del Brennero SpA. Le principali ulteriori garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore della società G.S.E a garanzia del contratto di servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000mila euro). Le garanzie dirette finanziarie sono rappresentate dalle garanzie a favore di banche e società finanziarie per i finanziamenti concessi alle società del gruppo Netinera Deutschland GmbH (196.819mila euro).

Le controgaranzie ammontano a 1.712.048mila euro; le principali sono state rilasciate ad un pool di banche per i prestiti concessi dalla BEI alla controllata Trenitalia SpA (971.250mila euro), all'Unicredit Corporate Banking (367.500mila euro) e alla BEI (300.000mila euro) per i finanziamenti concessi alla controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA, alla Deutsche Bank (31.024mila euro) a garanzia di obbligazioni contrattuali della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA.

E' stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di patronage forte" (420.000mila euro) per il finanziamento del prestito OPI (ora BIIS del Gruppo Intesa SanPaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

47. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

In coerenza con il mandato a deliberare in merito agli investimenti dell'esercizio in corso, conferito dal Consiglio di Amministrazione di FS Italiane all'Amministratore Delegato in sede di approvazione del Budget 2013, in data 29 marzo 2013 è stato autorizzato il progetto di investimento per l'acquisizione di numero 13 *asset*, per complessivi 660.000 metri quadri circa, dalla società controllata FS Logistica, per un costo totale pari a 33,6 milioni di euro.

In data 5 aprile 2013 è stato sottoscritto il contratto preliminare di compravendita.

Non si rilevano ulteriori fatti di rilievo intervenuti dopo la data di chiusura del Bilancio d'esercizio 2012.

Ferrovie dello Stato Italiane

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

www.fsitaliane.it