



**BILANCIO
DI ESERCIZIO**

Trenitalia SpA

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

Capitale sociale: euro 1.654.464.000,00 i.v.

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

Codice Fiscale e Registro delle Imprese: 05403151003

R.E.A.: 0883047

Partita IVA: 05403151003

MISSIONE DELLA SOCIETA'

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

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

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

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

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione:

Presidente	Marco ZANICHELLI
Amministratore Delegato	Vincenzo SOPRANO
Consiglieri	Domenico BRACCIALARGHE Francesco ROSSI Barbara MORGANTE

Collegio Sindacale:

Presidente	Silvana AMADORI
Sindaci effettivi	Enrico ROSSI Roberto SERRENTINO
Sindaci supplenti	Francesco ROSSI RAGAZZI Gianpaolo Davide ROSSETTI

Società di Revisione:

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

INDICE

Relazione sulla gestione

Principali indicatori	8
Principali eventi dell'anno.....	9
Quadro macroeconomico	12
Andamento dei mercati di riferimento	16
Rapporto con i clienti.....	18
Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria.....	23
Risorse umane	35
Politica ambientale e sicurezza.....	38
Investimenti	42
La flotta Trenitalia.....	47
Fattori di rischio.....	48
Rapporti con parti correlate.....	48
Il gruppo Trenitalia	49
Azioni proprie.....	55
Altre informazioni	55
Evoluzione prevedibile della gestione.....	58
Proposta di destinazione del risultato d'esercizio	59

Prospetti contabili

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria.....	61
Conto economico.....	62
Prospetto di conto economico complessivo.....	63
Prospetto delle variazioni del patrimonio netto	64
Rendiconto finanziario	65

Note esplicative al bilancio

Premessa	66
Società	66
Criteri di redazione del bilancio	67
Principi contabili applicati.....	68

Gestione dei rischi finanziari ed altri fattori di rischio.....	88
Informativa sullo stato patrimoniale.....	100
Informativa sul conto economico.....	125
Passività e attività potenziali	133
Compensi amministratori e sindaci.....	133
Compenso alla società di revisione.....	133
Informativa sull'attività di direzione e coordinamento.....	134
Parti correlate	135
Garanzie.....	141
Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio	141
Allegato 1	143

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

Relazione sulla gestione

PRINCIPALI INDICATORI

	Consuntivo 2013	Consuntivo 2012	Consuntivo 2011	Consuntivo 2010
HIGHLIGHTS ECONOMICI <i>(importi in milioni di euro)</i>				
Ricavi operativi	5.497,8	5.498,0	5.708,0	5.707,8
Costi Operativi	(4.112,5)	(4.147,8)	(4.317,0)	(4.458,4)
EBITDA	1.385,3	1.350,2	1.391,1	1.249,4
EBIT	431,7	418,3	496,2	341,9
Risultato netto	181,5	206,5	156,4	73,1
INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI				
ROI	5,2%	5,1%	6,5%	4,3%
ROS	7,9%	7,6%	8,7%	6,0%
NAT	0,66	0,67	0,74	0,71
INDICATORI DI REDDITIVITA'				
Personale (FTE)	33.665	35.770	37.549	40.924
TrKm/Addetto (mgl)	7,88	7,27	7,19	6,76
Ricavi operativi/Addetto	163.307	153.704	152.018	139.473
EBITDA Margin	25,2%	24,6%	24,4%	21,9%
INDICATORI FINANZIARI <i>(importi in milioni di euro)</i>				
Posizione Finanziaria Netta	6.241	6.339	5.854	6.337
D/E	2,98	3,31	3,22	3,82
Cash Flow Operativo	544	242	1.054	342
Investimenti (escluso ciclica)	(552)	(752)	(509)	(497)
Ammortamenti (escluso ciclica)/Investimenti	1,2	0,9	1,2	1,4
Fabbisogno Finanziario	(98)	481	(483)	39

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Il 16 gennaio 2013 è stato ridotto il Capitale Sociale della società Cisalpino 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 nel percorso definito dai soci per giungere allo scioglimento della Società.

Febbraio

- Il 5 febbraio è stata siglata una partnership strategica tra Trenitalia e ECTAA (The European Travel Agents and Tour Operators Associations) per promuovere e distribuire i biglietti e l'intera gamma dei servizi Trenitalia attraverso le agenzie di viaggio ed 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.
- Il 6 febbraio il CDA di Trenitalia ha deliberato la partecipazione di Trenitalia, quale Fondatore, alla costituzione della "Fondazione FS Italiane", unitamente a Ferrovie dello Stato Italiane e Rete Ferroviaria Italiana, autorizzando il conferimento di n. 196 rotabili storici e della dotazione libraria ed archivistica rispettivamente della Biblioteca e dell'Archivio dell'ex Servizio Materiale e Trazione di Firenze.
- Il 14 febbraio è stata sottoscritta la lettera d'intenti tra Trenitalia ed Expo 2015 SpA in vista dell'Esposizione Universale di Milano, saranno creati pacchetti con la formula "treno e ingresso", sarà potenziato il servizio di collegamento e partirà una vasta campagna di promozione dell'offerta. Gli interventi previsti dall'intesa contribuiranno a valorizzare il treno come mezzo di trasporto più ecologico al mondo, raccogliendo così una delle sfide più importanti dell'Esposizione Universale di Milano: quella sulla mobilità sostenibile.
- Nel corso del mese di febbraio la società Dusmann Service S.p.A. si è aggiudicata la gara indetta da Trenitalia per i servizi di pulizia delle Freccie AV; caratteristica del contratto sono: l'introduzione di best practices e di tecnologie innovative di assoluta avanguardia in tutta Europa, una ridefinizione del servizio di pulizia a bordo e una costante attenzione al gradimento della clientela.

Marzo

- Esce il primo numero di Frecciaviaggi, la nuova rivista trimestrale che affianca il mensile La Freccia. Il nuovo prodotto editoriale è un travel magazine distribuito in migliaia di copie a bordo dei treni Frecciarossa e Frecciargento, a Fiumicino Aeroporto e nelle Agenzie di Viaggio. La nuova rivista offre ai lettori consigli utili, inediti ed esclusivi per godersi al meglio il fascino del Belpaese.

Aprile

- Il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano ha inaugurato l'11 aprile a Roma il Village Frecciarossa 1000, allestito in Piazza del Popolo per presentare il nuovo treno.

Maggio

- Il 27 Maggio Trenitalia ha aderito al programma di prevenzione e salute per combattere la dipendenza dal fumo nell'ambito della "Giornata mondiale contro il tabacco". Per quattro giorni, dal 28 al 31 maggio, un

team di specialisti dei Centri Anti Fumo del Servizio Sanitario Nazionale, in collaborazione con lo staff dell'Osservatorio Fumo Alcol e Droga dell'Istituto Superiore Sanità, ha offerto ai viaggiatori delle Freccie una consulenza in materia di prevenzione e cura delle malattie contro il fumo.

Giugno

- Il 23 giugno il treno dei Bambini, uno speciale Frecciargento che ha trasportato oltre 250 bambini in difficoltà, è partito da Milano alle 7.30 ed è arrivato a Roma poco prima delle 12.00. I piccoli viaggiatori sono stati accolti da Papa Francesco sulla banchina della stazione di San Pietro, all'interno della Città del Vaticano.

Luglio

- In data 3 luglio, nello stabilimento Bombardier di Vado Ligure è stato presentato il nuovo treno ad alta velocità in composizione completa Frecciarossa 1000, intitolato a Pietro Mennea, ordinato da Trenitalia e realizzato da Bombardier e AnsaldoBreda e con il designer Bertone.
- In data 9 luglio è stato firmato un protocollo d'intesa tra Trenitalia ed Enel Energia che include, in particolare, interventi di efficientamento dell'Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli per la manutenzione dei treni Frecciarossa. Secondo quanto stabilisce l'accordo, Enel Energia si occuperà della realizzazione del check-up e dell'analisi dei consumi di energia della struttura collegata alla stazione centrale di Napoli, attraverso l'installazione, gestione e analisi di un sistema di monitoraggio dei carichi elettrici. L'accordo costituisce un ulteriore passo di un percorso che Trenitalia ha intrapreso da tempo e considera tra le proprie peculiari missioni: contribuire al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni inquinanti legate al trasporto.

Settembre

- Nel corso dell'estate oltre 21 milioni di turisti hanno scelto i servizi offerti da Trenitalia. I flussi maggiori si sono verificati verso le grandi città, le aree metropolitane e le città d'arte, per far fronte alla crescente domanda di servizi di mobilità e per assicurare la massima comodità di viaggio è stato attuato un piano di mobilità estiva con un incremento dell'offerta per le mete più richieste e il rafforzamento delle strutture di assistenza alla clientela.
- In data 20 settembre con la visita di "II° sorveglianza", eseguita dall'Organismo di Certificazione presso l'Officina di Foggia, peraltro in presenza di ACCREDIA, si è concluso il triennio (2010-2013) durante il quale tutte le Officine di Manutenzione Ciclica hanno prima conseguito e poi confermato la certificazione secondo le norme UNI EN 15085 relativamente alle attività di manutenzione con impatto sul processo di saldatura.
- Fino al 22 settembre si è svolta la Settimana europea della Mobilità Sostenibile. L'iniziativa, promossa dalla Comunità Europea, ha l'obiettivo di incoraggiare i cittadini all'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata per gli spostamenti quotidiani. Le Freccie consentono ogni anno un risparmio di circa 900 mila tonnellate di CO₂, rispetto a quelle prodotte se gli stessi passeggeri avessero scelto l'auto privata e di 1,4 milioni di tonnellate rispetto all'aereo.

Ottobre

- Nel corso del mese di ottobre ha preso il via la terza edizione del "Frecciarosa": la campagna di sensibilizzazione e prevenzione delle malattie femminili condotta insieme all'Associazione IncontraDonna Onlus. Il programma di Frecciarosa 2013 ha riproposto le consulenze mediche a bordo treno e la diffusione di vademecum ricchi di consigli e indicazioni utili per l'intero universo femminile con l'obiettivo di mettere al centro dell'attenzione le donne, la loro salute ed i loro diritti.

Novembre

- Nel corso del mese di novembre sono state avviate le prove tecniche in linea per l'ottenimento della omologazione del nuovo treno per il trasporto regionale, progettato e costruito in Italia dalla Alstom.

QUADRO MACROECONOMICO

Lo scenario macroeconomico internazionale, ancora profondamente condizionato dalle conseguenze della crisi finanziaria, non ha mostrato nel corso del 2013 i segnali di una ripresa sufficientemente solida. L'espansione dell'attività economica globale e degli scambi internazionali è risultata modesta e irregolare: a fronte di un rallentamento delle economie emergenti, che continuano comunque a rappresentare il fattore trainante della crescita mondiale, si è avuto un graduale rafforzamento delle economie avanzate.

La crescita dell'economia mondiale si è attestata al 2,9 per cento, sostanzialmente in linea con quella del 2012 (+3,0 per cento), con un contributo del 4,6 per cento dei paesi emergenti e dell'1,2 per cento dei paesi avanzati.

L'economia con il maggior tasso di sviluppo nello scacchiere economico globale è stata ancora quella cinese, seconda maggiore economia mondiale, cresciuta del 7,6 per cento pur avendo le autorità governative fissato un obiettivo leggermente inferiore (7,5 per cento). La Cina si appresta ora ad affrontare importanti riforme strutturali per un più equilibrato regime di sviluppo, guidato maggiormente da investimenti e consumi interni piuttosto che dalle esportazioni.

L'economia statunitense, superate le difficoltà legate al bilancio e al debito pubblico, ha dato segnali di un ritrovato vigore grazie ad una lenta progressione del mercato del lavoro ed al buon andamento della domanda interna. In media d'anno il PIL USA è cresciuto del 1,9 per cento.

La crescita dell'economia giapponese (+1,8 per cento) è stata stimolata dall'adozione, da parte dell'autorità governativa, di una politica monetaria espansiva, una politica fiscale più flessibile e un aumento della spesa pubblica per favorire anche gli investimenti dei privati.

La crescita del commercio internazionale, pur avendo mostrato una certa vivacità nell'ultima parte dell'anno, è rimasta ancorata su valori dell'anno precedente (+2,1 per cento).

L'inflazione su scala mondiale è stata contenuta; molto più per i paesi industrializzati, con tassi di variazione abbondantemente al di sotto del 2 per cento (USA 1,5 per cento; Area euro 1,4 per cento), che per i paesi emergenti e in via di sviluppo (India 7,8 per cento; Russia 6,9 per cento).

Per quanto riguarda i prezzi dei prodotti energetici, la quotazione del greggio di qualità Brent (108,6 \$ per barile) è risultata in diminuzione rispetto all'anno precedente nonostante alcune tensioni in Libia (la cui offerta resta ancora largamente al di sotto del potenziale) attenuate da un aumento dell'offerta dell'Arabia Saudita.

Dati economici mondiali			2013	2012
PII	Mondo		(variazioni % su anno precedente) 2,9	3,0
		Paesi		
avanzati		USA	1,2	1,3
Giappone			1,9	2,8
		Area	1,8	1,4
euro			-0,4	-0,6
emergenti		Paesi		
		Cina	7,6	7,9
		India	3,5	4,1
Latina		America	2,6	2,4
Commercio mondiale			7,1	2,1
Petrolio				
		Brent	(\$ per barile) 108,6	112,1

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014

Rispetto alle politiche monetarie espansive adottate dagli Stati Uniti e dal Giappone, nei paesi dell'area euro è perdurato il rigore monetario e l'attenzione ai vincoli sul debito. Il Prodotto Interno Lordo dell'area è diminuito dello 0,4 per cento, scontando una caduta dei consumi per effetto della compressione dei redditi familiari a seguito dell'elevato tasso di disoccupazione. Quest'ultimo si è attestato al 12 per cento con valori più elevati in Spagna e Grecia, dove la percentuale dei disoccupati è ormai prossima al 27 per cento. Nell'ultimo scorcio dell'anno si è tuttavia registrata una seppur modesta ripresa, per effetto di un lento miglioramento della domanda interna e di un graduale rafforzamento delle esportazioni. Si è registrato in particolare un andamento più sostenuto per i paesi core Europe, come la Germania, mentre per i paesi periferici il recupero è stato di minore entità.

Dati economici Area Euro	2013	2012
PIL (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	-0,4	-0,6
Germania	0,5	0,9
Francia	0,2	0,0
Italia	-1,8	-2,6
Spagna	-1,2	-1,6
Inflazione (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	1,4	2,5
Germania	1,6	2,1
Francia	1,0	2,2
Italia	1,3	3,3
Spagna	1,5	3,0
Domanda interna (variazioni % su anno precedente)		
Area Euro	-1,0	-2,2
Germania	0,9	-0,2
Francia	0,4	-0,9
Italia	-2,5	-5,2
Spagna	-3,1	-4,0

Fonte dati : Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014

L'economia italiana, impegnata in un faticoso processo di riequilibrio dei conti pubblici, si è lentamente avviata verso un percorso di uscita dalla recessione. Nei mesi autunnali, dopo un lungo periodo di contrazione, il quadro congiunturale è lievemente migliorato. Tuttavia la variazione in media d'anno del PIL è stata ancora fortemente negativa (-1,8 per cento).

Il profilo congiunturale del ciclo economico ha mostrato nel 1° trimestre una diminuzione del PIL (-0,6 per cento), ma con un ritmo meno accentuato rispetto all'ultimo trimestre del 2012. Il PIL è risultato in diminuzione anche nel 2° trimestre, ma a un ritmo inferiore (-0,3 per cento). A partire dal terzo trimestre, il PIL si è invece stabilizzato, interrompendo una flessione che si protraeva dall'estate del 2011, ed è cresciuto nel quarto trimestre dello 0,4 per cento (secondo le ultime indicazioni di contabilità nazionale).

Dati economici Italia	I trim.	II trim.	III trim.	IV trim.
<i>Variazione %</i>				
PIL	-0,6	-0,3	0	0,4
Domanda interna	-0,4	-0,7	0,3	0,2
Spesa delle famiglie	-0,5	-0,5	-0,2	0
Spesa delle AP e ISP	0,1	0	0	-0,3
Investimenti fissi lordi	-2,9	0	-0,6	-0,2
costruzioni	-4	-0,9	0	-1
altri beni di investimento	-1,7	1	-1,2	0,7
Importazioni di beni e servizi	-0,5	-0,7	2	0,1
Esportazioni di beni e servizi	-1,2	0,7	0,7	0,5

Fonte dati: Prometeia Rapporto di Previsione gennaio 2014

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

Nonostante l'indebolimento del ciclo economico e il conseguente calo degli scambi commerciali nazionali ed internazionali, l'andamento complessivo del settore dei trasporti è stato caratterizzato nel corso del 2013 da un'attenuazione del trend negativo degli anni precedenti, sia nel settore passeggeri che merci.

I risultati conseguiti nel settore merci, a fronte di una flessione della produzione industriale (-3,0 per cento), di una dinamica lievemente positiva delle esportazioni (+1,3 per cento) e di un brusco calo delle importazioni (-9,5 per cento), hanno mostrato un lieve segnale d'inversione di tendenza in linea con il quadro congiunturale dell'economia italiana. Nel trasporto aereo si è ad esempio registrato un incremento dell'1,9 per cento delle tonnellate movimentate: al primo posto per volume di merci movimentate (421 mila tonnellate pari al 50 per cento circa del totale) si è confermato l'aeroporto di Milano Malpensa con un crescita del 3,8 per cento rispetto al 2012. Segue lo scalo di Roma Fiumicino con 136 mila tonnellate (-0,6 per cento rispetto all'anno precedente). E' diminuita l'entità del calo del traffico autostradale rispetto al 2012; i circa 16 miliardi di veicoli km pesanti complessivi registrati tra gennaio e novembre, evidenziano una flessione del 2,7 per cento rispetto al corrispondente valore dell'anno precedente. Il trasporto marittimo di container nei principali porti italiani ha evidenziato un incremento del 4,0 per cento nel primo semestre dell'anno. Traino di questa ripresa è stato il porto di Gioia Tauro, primo porto italiano di transhipment, con una crescita del 15 per cento.

Il settore passeggeri ha registrato dinamiche ancora negative, in misura più o meno marcata per le diverse modalità. Il trasporto aereo è apparso fortemente condizionato da una flessione dell'offerta dei vettori tradizionali, non più in grado di garantire una presenza diffusa sulla rete aeroportuale italiana, a favore dei vettori low cost e dalla crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese. Nel corso del 2013, nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti (l'associazione di settore dei gestori degli aeroporti civili italiani), sono transitati circa 144 milioni di passeggeri segnando una contrazione pari all'1,9 per cento rispetto al 2012. Al primo posto per il traffico passeggeri si conferma lo scalo di Roma Fiumicino con oltre 36 milioni di passeggeri (-2,2 per cento rispetto al 2012) seguito da Milano Malpensa con circa 18 milioni di passeggeri (-3,1 per cento sull'anno precedente). In contrazione anche il traffico autostradale, che nel periodo gennaio-novembre ha prodotto circa 54 miliardi di veicoli km leggeri, corrispondenti ad una flessione dell'1,7 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nell'ambito marittimo, il settore delle crociere, secondo le ultime proiezioni Cemar, è risultato in crescita di circa il 2 per cento.

I risultati di traffico delle principali imprese ferroviarie europee

La domanda di trasporto ferroviario in Europa, per effetto di un andamento congiunturale negativo, sperimenta ormai da diversi anni una fase di stallo. In base ai dati provvisori al momento disponibili (fonte: UIC), il settore ferroviario passeggeri è stato caratterizzato da un leggero calo (-0,4 per cento rispetto all'anno precedente), mentre il settore ferroviario merci ha subito una diminuzione più marcata (-5,1 per cento rispetto all'anno precedente) superando sensibilmente la flessione della produzione industriale dell'Area euro (-0,8 per cento rispetto al 2012).

Nel settore merci, nonostante l'adozione da parte della Comunità Europea di misure e strumenti per rafforzarne la competitività, le imprese ferroviarie continuano a versare in una fase di stasi. Tra quelle di riferimento, la spagnola Renfe è stata la più virtuosa, con una crescita dei volumi in tonnellate km del 16 per

cento. Si sono invece registrate diminuzioni complessive dei volumi trasportati dalla francese SnCF (-1,8 per cento) e dalla tedesca DB AG (-5,6 per cento).

La Renfe si è distinta anche nel settore passeggeri, con un aumento dei volumi, espressi in viaggiatori km, del 16 per cento. In flessione sono stati invece i viaggiatori km trasportati dalla SnCF (-1,5 per cento) e dalla DB AG (-2,1 per cento).

RAPPORTO CON I CLIENTI

Passeggeri - Mercato

Il 2013 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 +13% rispetto allo scorso anno. Il 2013 è stato inoltre caratterizzato dal completo avvio della competizione sul segmento dell'Alta Velocità.

La politica di pricing per tutti i prodotti della Divisione è stata oggetto di un importante processo di evoluzione rappresentato da una nuova struttura di *pricing*, proposta alla clientela con un mix di flessibilità e convenienza: BASE-ECONOMY-SUPERECONOMY. A partire da aprile 2013, poi, l'offerta Economy è stata estesa anche al livello di servizio Executive, al fine di armonizzare la gamma e ampliare il mercato potenziale.

Accanto alla gamma di riferimento sono state proposte alla clientela delle offerte disegnate ad hoc per specifici target di clientela o per occasioni speciali, legate ad eventi particolari: Speciale 2x1, Bimbi Gratis, CartaFreccia Special.

Sono continuate, poi, le promozioni riservate alla clientela che acquista biglietti di andata e ritorno in giornata o nel corso del week end e concedendo disponibilità di posti anche sui FrecciaBianca e per i servizi Premium e Executive, riservando, tra l'altro anche la possibilità di un cambio orario per tratta.

Per i viaggiatori dei treni Notte è stata mantenuta l'offerta commerciale Notte + AV che propone un prezzo agevolato per il viaggio a bordo dei treni AV Frecciarossa e Frecciargento in combinazione con un collegamento Notte per una maggiore efficienza e garanzia della continuità territoriale.

Nel corso dell'anno è stata superata la soglia dei 2,5 milioni di clienti fidelizzati al programma Cartafreccia, che si è arricchito di vantaggi esclusivi, come la possibilità di acquistare viaggi a prezzi vantaggiosi.

Il 2013, a fronte dei risultati positivi riscontrati nell'anno precedente, ha visto la conferma dell'impegno di Trenitalia nel mondo del marketing sportivo con le squadre di calcio che si trovano sul network Frecciarossa: Juventus, Torino, Milan, Inter, Bologna, Fiorentina, Roma, Lazio, 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 rimasta stabile oltre il 96%. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla società, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 93,6%, in leggero miglioramento rispetto ai risultati rilevati alla fine del precedente esercizio.

Le principali novità introdotte nel corso del 2013 sono state:

- **Frecciarossa**

Sono state completate, nel corso dell'anno, le lavorazioni di restyling sulla flotta ETR500 del Frecciarossa con l'adeguamento dei nuovi ambienti Executive, Business, Premium e Standard.

Contemporaneamente, è stata avviata la realizzazione delle prime vetture Bistrò Frecciarossa che sostituiranno progressivamente le attuali carrozze ristorante.

E' proseguita l'attività di consolidamento miglioramento dei servizi internet WIFI e UMTS con l'estensione del servizio intrattenimento ai terminali con sistema Android e con l'arricchimento del palinsesto grazie all'inserimento di film fruibili gratuitamente.

L'offerta AV Frecciarossa è stata ulteriormente incrementata nella direttrice Torino, Milano, Roma riducendo a 3 ore e 52 minuti i tempi di percorrenza minimi tra Roma e Torino. Ciò ha consentito di avere un miglior presidio della rotta Roma – Milano, anche grazie alla creazione di nuovi collegamenti veloci Bologna-Roma, Napoli e all'aumento dell'offerta nei rientri dal week end.

Inoltre, per meglio adattare l'offerta alla domanda di traffico nel corso dell'anno 2013 è stata lanciata la nuova direttrice FrecciaRossa Milano-Adriatica ed è stata rafforzata la presenza a Roma Tiburtina con 32 nuove fermate.

La percentuale dei treni Frecciarossa giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti ha superato nel 2013 il 98%. I dati di soddisfazione della clientela, rilevati da soggetti esterni alla società, evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 96,1%, in linea con i risultati rilevati a fine 2012.

- **Frecciargento**

Nel corso del 2013 tutta la flotta Frecciargento è stata interessata da importanti investimenti al fine di elevare il comfort e la fruibilità di servizi tecnologici, infatti, è stata completata l'introduzione dei nuovi rivestimenti in pelle dei sedili (sedute, schienali, poggiatesta e braccioli) di prima classe degli ETR 600 ed ETR610 e degli apparati necessari per l'erogazione dei servizi multimediali di bordo treno. Il 18 Dicembre è stato reso disponibile alla clientela il Portale Frecciargento che contiene la stessa offerta di servizi già previsti nel Portale Frecciarossa: connessione internet WIFI gratuita, intrattenimento multimediale e informazioni di viaggio.

L'offerta Frecciargento nel 2013 è stata caratterizzata da un ulteriore incremento dell'offerta tra Venezia/Bolzano e Napoli e dal rafforzamento della presenza su Roma Tiburtina introducendo la nuova fermata su 36 treni dell'offerta Roma Venezia.

La percentuale dei treni Frecciargento giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno oltre 98%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92,5%.

- **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). Nel corso del 2013 è stata completata l'attivazione del servizio bar su tutti i collegamenti Frecciabianca ed è stata avviata la distribuzione del magazine trimestrale Frecciaviaggi. E' proseguito il processo di sostituzione delle livree della flotta materiale ordinario ed ETR460 con la nuova livrea Frecciabianca, con completamento anche dei primi due materiali ETR 460.

La percentuale dei treni Frecciabianca giunti a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata a fine anno superiore al 94%. I dati di soddisfazione della clientela evidenziano un livello di soddisfazione complessiva del viaggio, a fine anno, pari al 92.5.

- **Internazionale**

Nel corso del mese di giugno è stato sottoscritto l' accordo di collaborazione con l'Impresa Ferroviaria Svizzera (FFS). L'accordo si pone l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi di trasporto tra i due Paesi grazie, tra l'altro, a tracce supplementari in entrata a Milano e al rinnovo del materiale rotabile. Tale intesa è funzionale alla soddisfazione di una domanda di mobilità tra i due paesi in crescita a seguito dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri e dell'Expo 2015 a Milano.

Da un punto del pricing, sono state attivate diverse promo sugli EuroCity Italia-Svizzera ed è stato incrementato il numero dei posti riservati alle offerte promozionali sui EuroNight Thello, Germania Notte e Austria.

Passeggeri Servizio Universale

In linea con quanto previsto dal Contratto di servizio per la lunga percorrenza, si è confermato per il 2013 il modello di offerta definito dal committente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale offerta, tra l'altro, prevede che alcuni treni notte provenienti dal Sud si attestino sull'hub di Roma e da questo hub i passeggeri possano proseguire il loro viaggio verso le città del nord Italia utilizzando i treni Alta Velocità. Per tali viaggiatori è stata confermata l'offerta commerciale "Notte + AV" di cui si è già detto sopra.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza del Servizio Universale ed Altro giunti a destinazione puntuali o con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è risultata superiore al 90% ma in flessione rispetto all'anno precedente anche per effetto dell'introduzione di nuove tecnologie per il controllo delle porte.

Trasporto Regionale

Nel 2013 il trasporto regionale ha fatto registrare un incremento dei ricavi da traffico del 3,3 %, rispetto al precedente esercizio. Tale variazione è legata principalmente all'incremento delle tariffe operate dalle regioni per compensare, seppur parzialmente, in alcuni casi, la riduzione dei corrispettivi; queste variazioni hanno comportato un incremento del ricavo medio unitario del +4,2%, la produzione dei treni km è scesa dello 0,8% in considerazione dei tagli operati da alcune regioni. Il 2014 rappresenta l'anno di scadenza per la maggior parte dei contratti con le Regioni, le stesse regioni potranno, se lo riterranno, prorogare di altri sei anni gli attuali contratti prevenendo modifiche che dovranno essere concordate tra le parti. In tale contesto la regione Emilia Romagna ha prorogato il Contratto di Servizio fino al 30 giugno 2015 ma, nel contempo, ha avviato la procedura di gara di assegnazione dei servizi ferroviari prevedendo una copertura di circa 22 anni. Nel novembre 2013, la società ha presentato la manifestazione d'interesse per la partecipazione al confronto competitivo.

Nel mese di dicembre 2013 il Veneto, l'Abruzzo e la Toscana hanno comunicato che procederanno ad avviare le procedure di gara per l'assegnazione dei servizi ferroviari, mentre, nel corso del primo quadrimestre 2014 è

prevista la pubblicazione del bando di gara per il Friuli Venezia Giulia. Con riferimento al Contratto di Servizio con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per le Regioni a Statuto Speciale, lo stesso attende di essere rinnovato da molto tempo e la società sta continuando ad erogare i propri servizi sulla base di indicazioni che lo stesso Ministero ha rinnovato di anno in anno e che, nello specifico, hanno riguardato anche il dimensionamento del servizio. Parallelamente procede la progressiva devoluzione, da parte del MIT, delle competenze alle regioni a Statuto Speciale; infatti, a seguito dell'accordo di programma del 7 giugno 2012 tra la regione Sardegna ed i Ministeri competenti, è stata conclusa la procedura di trasferimento delle risorse finanziarie dal MEF alla regione stessa. Analoga procedura è in corso con la Regione Sicilia. Sulla base degli ultimi provvedimenti normativi restano a carico dello Stato i servizi resi per la Valle d'Aosta e i servizi indivisi.

La percentuale dei treni del trasporto regionale arrivati a destinazione nella fascia 0 – 5 minuti è risultata superiore al 92%.

I dati di customer satisfaction fanno, invece, registrare miglioramenti, in particolare il gradimento della clientela del viaggio nel complesso ha raggiunto il 73,8% nel 2013 rispetto al 71,9% del 2012; per quanto riguarda invece la qualità percepita delle pulizie a bordo dei treni regionali si evidenzia un rilevante miglioramento rispetto al 2012 passando dal 50,2% del 2012 al 54,8 % del 2013 rispetto al 33% di qualche anno fa. Tale risultato è stato ottenuto dopo la rivisitazione completa dell'intero ciclo delle pulizie e dei numerosi cambi appalto operati negli esercizi precedenti.

Al fine di migliorare la qualità del servizio sono state intraprese una serie di iniziative ed investimenti per facilitare la fruibilità dei servizi, in particolare:

- è stato esteso anche al trasporto regionale il biglietto elettronico, infatti, non è più necessario stampare il biglietto acquistato on line, è sufficiente mostrare al personale di bordo il file ricevuto sul proprio pc, smartphone o tablet dopo l'acquisto telematico. Il biglietto elettronico consente di viaggiare sul treno regionale prescelto o entro le quattro ore successive a quella dell'acquisto, lungo la stessa tratta. Può essere acquistato da sette giorni prima della data del viaggio a 30 minuti prima della partenza;
- è stato sostanzialmente completato il progetto di sostituzione delle vecchie emettitrici di biglietti self service che prevedeva l'installazione di 1.265 nuovi apparati, dislocati nei principali punti di traffico ivi compreso alcuni punti interessati da flussi importanti, quali università e centri fieristici. Le nuove self service, oltre ad avere qualità tecniche e di sicurezza nettamente superiori a quelle di vecchia generazione, garantiscono una notevole facilità di utilizzo da parte della clientela e permettono di acquistare, oltre che in contanti anche con carte di credito e di debito, tutta l'offerta commerciale nazionale della società.
- E' stata completata anche l'installazione delle nuove validatrici che permettono, tra l'altro, la possibilità di utilizzare anche nuove modalità di riconoscimento biglietti, per esempio attraverso lettura del codice a barre e card con microchip.
- E' stato avviato in Piemonte il primo test di bigliettazione elettronica integrata anche mediante card con microchip.

Cargo

Il traffico ferroviario ha risentito della difficile situazione congiunturale del mercato italiano ed ha registrato una contrazione dei traffici internazionali da e verso Germania, Austria, Francia, Polonia, Slovenia e Ungheria mentre è risultato pressoché stabile o con flessione minima il trasporto ferroviario nazionale.

I trasporti ferroviari internazionali di tutti i settori merceologici hanno risentito in egual misura della crisi, con flessioni più marcate per i settori del trasporto convenzionale come siderurgia e auto mentre il trasporto intermodale ha registrato una buona tenuta soprattutto grazie ai traffici di container da e verso i porti di Genova, La Spezia, Trieste e Livorno.

In recupero, rispetto all'anno precedente, sono risultati i trasporti Nazionali. Nei settori auto, siderurgico e chimico le politiche di fidelizzazione operate sui grandi clienti con stabilizzazione dei traffici attraverso contratti pluriennali hanno consentito di limitare l'effetto della crisi del settore. Nel settore Materie Prime e Beni di Consumo il progressivo sviluppo dei trasporti per la Grande Distribuzione Organizzata (acque minerali e prodotti vari di beni di consumo) ha consentito di bilanciare la pesante flessione nei settori materie prime quali edilizia e industria. Un recupero, seppur marginale a causa della scarsa domanda, si è verificato nei trasporti di legname proveniente dall'Austria.

Il traffico nazionale del combinato marittimo ha subito pesanti oscillazioni ed ha registrato una flessione sull'intero anno nonostante siano stati attivati nuovi traffici che hanno integrato il portafoglio già esistente ristrutturando anche l'offerta commerciale.

Tuttavia, la tenuta dei volumi sul trasporto domestico non è riuscita a controbilanciare le perdite sui traffici internazionali a causa delle costanti riduzioni della domanda.

E' proseguito nella Divisione Cargo il complesso processo di razionalizzazione della struttura operativa che ha consentito di avviare il piano di riorganizzazione interna dei processi aziendali al fine di perseguire nel minor tempo possibile il definitivo raggiungimento dell'equilibrio economico della divisione.

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico

importi in milioni di Euro

	2013	2012	Variazione
Ricavi operativi	5.497,8	5.498,0	(0,2)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	5.272,8	5.279,3	(6,5)
- Altri proventi	225,0	218,7	6,3
Costi operativi	(4.112,5)	(4.147,8)	35,3
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.385,3	1.350,2	35,1
Ammortamenti	(932,7)	(924,6)	(8,1)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(20,8)	(7,3)	(13,5)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	431,7	418,3	13,4
Proventi ed oneri finanziari	(169,3)	(202,3)	33,0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	262,4	216,0	46,4
Imposte sul reddito	(80,9)	(9,5)	(71,4)
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	181,5	206,5	(25,0)

Il 2013 registra un Risultato Netto pari a 181,5 milioni di euro rispetto ad un utile 2012 di 206,5 milioni di euro al riguardo; è necessario precisare che il risultato netto 2012 ha beneficiato della rilevazione a conto economico di imposte differite attive per circa 72 milioni di Euro. Di conseguenza, al netto di tale effetto, anche il risultato netto mostrerebbe un netto miglioramento. Il Margine Operativo Lordo passa da 1.350,2 milioni di euro del 2012 a 1.385,3 milioni di euro del 2013 con un incremento del 2,6%, l'incidenza sui ricavi operativi per il 2013 si attesta al 25,2% in crescita rispetto al 24,6% fatto registrare nel 2012.

Anche il risultato operativo registra un incremento del 3,2% attestandosi ad un risultato positivo di 431,7 milioni di euro, rispetto a 418,3 milioni di euro dell'esercizio precedente con una incidenza sui ricavi operativi pari al 7,9% sul 2013 (7,6% nel 2012).

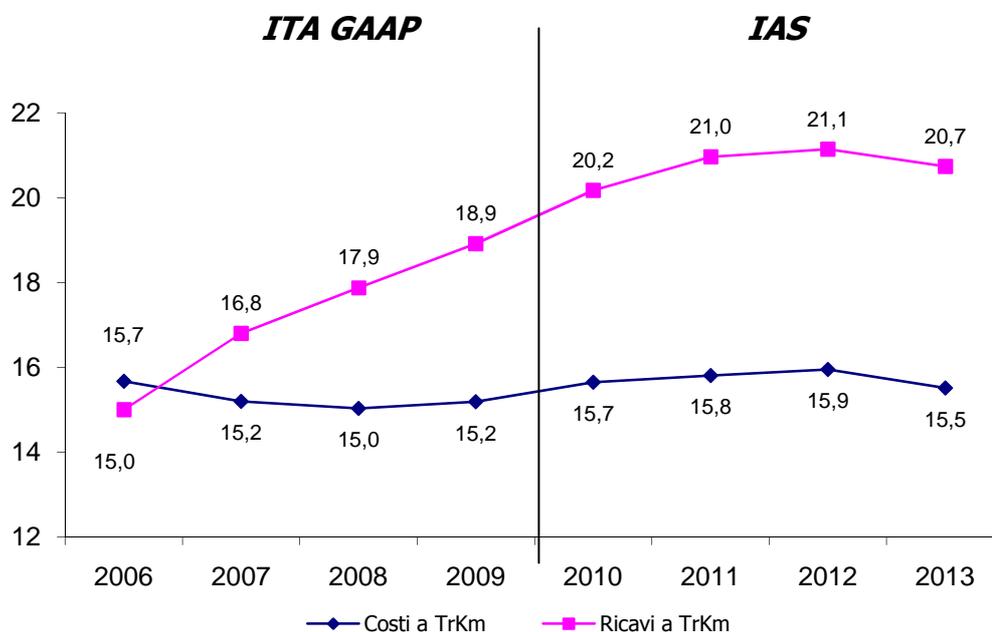
Nell'analisi del risultato dell'esercizio 2013 non si può prescindere dalla valutazione di elementi di scenario che ne hanno influenzato la performance. Va considerato, in particolare, il perdurare dell'andamento negativo dell'economia italiana ed internazionale che ha influito negativamente, se pure con intensità differenti, sui tutti i settori di business, nello stesso periodo, inoltre, si è completata l'entrata del competitor sul mercato dell'AV. Pur in un contesto di maggiore difficoltà la società ha garantito il raggiungimento di importanti traguardi, non

solo nel campo qualitativo dell'offerta messa in campo, ed ha saputo mantenere e migliorare i suoi fondamentali economici, rispetto ai periodi precedenti.

La società è stata in grado di mettere in campo azioni che hanno consentito di mantenere il posizionamento di leadership sul mercato AV, attraverso un continuo adeguamento e miglioramento del marketing mix, con una differenziazione dei prodotti e una politica di pricing finalizzate a soddisfare le esigenze della diversa clientela. Nell'ambito del Servizio Universale della Media Lunga Percorrenza e del Trasporto Regionale si è proseguito nell'operazione di adeguamento dell'offerta al fine di renderla coerente con le richieste dei committenti, nel rispetto rigoroso dei contratti di servizio.

La Divisione Cargo ha proseguito nel complesso percorso, intrapreso negli anni precedenti, di razionalizzazione/riorganizzazione della propria struttura operativa con l'obiettivo di adeguarla alle esigenze del mercato e creare le basi per il raggiungimento di un equilibrio economico strutturale. Sul versante mercato, la Divisione Cargo è il settore di Business della società che più degli altri ha risentito della pesante crisi economica che sta coinvolgendo tutti i comparti delle imprese industriali.

La tabella sotto riportata sintetizza l'evoluzione dei due principali indicatori economici della società. Si precisa che, per una corretta lettura dei valori unitari dei precedenti esercizi, i ricavi ed i costi operativi della tabella sotto riportati sono al netto dei riaddebiti a Trenord (anni 2010 e 2011) poiché relativi a partite di giro, a sostanziale saldo zero sul conto economico. Tale approccio consente una lettura non inficiata da costi non più afferenti la produzione di Treni Km di Trenitalia. Il dato è indicativo del percorso svolto dalla società verso uno stabile equilibrio economico pur nella complessa dinamica dei settori che la compongono.



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

Ricavi operativi

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

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

	2013	2012	Delta %
Divisione Passeggeri NI			
Ricavi Operativi (€/milioni)	2.236	2.224	0,5%
Viaggiatori km (milioni):	18.862	18.444	2,3%
- di cui Servizio a mercato	14.550	13.987	4,0%
- di cui Servizio Universale	4.312	4.457	-3,3%
Treni km (migliaia)	77.531	71.058	9,1%
- di cui Servizio a mercato	53.888	48.098	12,0%
- di cui Servizio Universale	23.642	22.960	3,0%
Divisione Passeggeri Regionale			
Ricavi Operativi (€/milioni)	2.711	2.689	0,8%
Viaggiatori km (milioni)	18.890	19.045	-0,8%
Treni km (migliaia)	154.531	154.785	-0,2%
Divisione Cargo			
Ricavi Operativi (€/milioni)	637	666	-4,3%
Tonnellate km (milioni) (*)	14.953	15.412	-3,0%
Treni km (migliaia) (**)	33.115	34.261	-3,3%
Altri Ricavi/Elisioni (***)	-86	-81	6,5%
Totale Ricavi Operativi	5.498	5.498	0,0%

(*) Comprende le ToKm estere.

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

(***) Le Elisioni si riferiscono alla neutralizzazione delle partite interdivisionali.

Ricavi delle Vendite e Prestazioni

I ricavi delle Vendite e delle Prestazioni registrano un lieve decremento pari allo 0,1% attestandosi a fine esercizio a 5.272,8 milioni di euro, rispetto a 5.279,3 milioni di euro dell'esercizio precedente. Le variazioni intervenute per singola tipologia di ricavi possono essere così sintetizzate:

Descrizione	2013	2012	Differenza %
Ricavi da Traffico	3.121,6	3.107,1	0,5%
Ricavi da Contratto di Servizio	2.021,7	2.022,2	0,0%
Ricavi da altri servizi collegati al trasporto	129,5	150,0	-13,7%
Totale	5.272,8	5.279,3	-0,1%

Ricavi da Traffico

Ricavi Passeggeri Nazionali e Internazionali:

Il settore della media e lunga percorrenza registra una performance positiva dei ricavi da traffico per 13,5 milioni di euro (0,7%) rispetto al 2012. Tale andamento è caratterizzato da dinamiche diverse tra le differenti tipologie di servizio:

- **Segmento Mercato:** Complessivamente si registra un incremento dell'1,1% pari a +17 milioni di euro. Tale andamento deriva dall'incremento dei ricavi derivanti dai prodotti "Freccia" per circa 39,4 milioni di euro correlati principalmente al potenziamento dell'offerta sul sistema AV nella tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno, il positivo andamento dei prodotti "Freccia" è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei ricavi relativi a servizi a bassa frequentazione e a marginalità negativa che ha obbligato la società a prevedere un percorso di razionalizzazione, tale operazione ha riguardato, in particolare, alcuni treni InterCity giorno (-10,8 milioni di euro); in flessione anche i ricavi per i treni internazionali (-8,4 milioni di euro) e charter religioso (-3,2 milioni di euro). Merita particolare evidenza l'incremento dei ricavi relativi ai prodotti "Freccia" nonostante l'entrata a regime della concorrenza sul mercato del segmento AV.
- **Servizio Universale:** si rileva una riduzione di 3,6 milioni di euro (-1,2%). Tale riduzione risente del progressivo spostamento della quota modale, sulle tratte a lunga percorrenza, verso sistemi di trasporto alternativi in linea con quanto già avvenuto in Europa.

Passeggeri Trasporto Regionale:

I ricavi da traffico del settore del trasporto regionale hanno registrato, rispetto al 2012, un incremento di 26,2 milioni di euro (+3,3%), tale variazione è legata principalmente alla crescita delle tariffe pari al 4,2%, i treni-kilometro hanno subito una riduzione del 0,2% a seguito della scelta di revisione dell'offerta operata dalle Regioni per far fronte alle crescenti difficoltà della finanza locale, in tale contesto, in termini generali, i viaggiatori kilometro si sono ridotti del solo 0,8%.

Cargo:

Nell'anno la Divisione Cargo ha registrato complessivamente ricavi da traffico pari a 478,6 milioni di euro con una diminuzione del -5,1% rispetto al 2012. Sono stati realizzati 33,1 milioni di treni km complessivi registrando

una flessione (-3,3%) verso il 2012. Di questi, 4,8 milioni di treni km sono stati prodotti su territorio estero registrando un incremento pari al 4,2% verso l'anno precedente. I principali settori del business, che seguono le aree merceologiche di riferimento, hanno evidenziato l'andamento di seguito descritto:

- **Business Convenzionale**

I traffici del Convenzionale hanno fatto registrare nel 2013 una diminuzione di volumi pari al -4,8% rispetto al 2012 in termini di treni chilometro prodotti, con una riduzione di fatturato del -8,2% rispetto all'anno precedente.

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

- Segmento siderurgico: il 2013 ha chiuso con una flessione complessiva dei treni km del 3,8% verso 2012 e una diminuzione dei ricavi del 9,5% verso l'anno precedente in particolare a seguito della flessione della produzione di acciaio.
- Segmento automobilistico: il 2013 chiude con una diminuzione dei volumi in termini di treni km del -7,1% soprattutto a causa dei minori traffici da e per i transiti internazionali con una diminuzione dei ricavi del -10,4% rispetto all'anno precedente.
- Segmento chimico: si è chiuso con una flessione dei treni km complessivi pari al -9,5% verso il 2012 e con una diminuzione dei ricavi più contenuta pari al -2,2%.
- Altri settori - Materie Prime e Beni di Consumo: il settore dei materiali per l'edilizia ha mostrato pesanti perdite di fatturato anche nel 2013, così come i settori di legno e carta. Il trasporto ferroviario del settore ha registrato una flessione dei volumi in termini di trenikm pari al -6% verso il 2012, invece, l'acquisizione di nuovi traffici (acque minerali e prodotti refrigerati) ha contenuto la flessione di altri settori merceologici.

- **Business Combinato**

Il mercato dei container europeo ha registrato un andamento nell'anno quanto mai disomogeneo. In questo scenario, il traffico ferroviario in termini di trenikm ha mostrato anch'esso un andamento difforme con un lieve recupero sul trasportato domestico (+1,1% i trenikm rispetto al 2012, +0,3% il fatturato), reso possibile grazie al forte turnover di portafoglio clienti sul combinato marittimo, capace di controbilanciare le perdite di traffici sul combinato terrestre. Alle maggiori flessioni di volumi, invece, sui trasporti Internazionali (-12,1% i trenikm vs 2012) ha corrisposto una buona tenuta del fatturato pari al +2,5% vs 2012. Nel combinato terrestre internazionale la contrazione dei volumi è risultata più marcata in quanto legata sempre più alla riduzione dei volumi degli MTO Internazionali a causa della scarsa domanda.

Ricavi da Contratto di Servizio

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) rimangono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente.

L'andamento all'interno dei singoli contratti è caratterizzata da dinamiche differenti. Per quanto riguarda i corrispettivi a valere dei contratti di servizio della Media Lunga Percorrenza e del Cargo non si evidenziano variazioni rispetto all'anno precedente. Mentre i corrispettivi per servizi acquistati dallo Stato per le Regioni a

Statuto Speciale registrano un incremento di circa 22,6 milioni di euro per la rilevazione di ricavi correlati all'effettuazione di alcuni servizi per i quali il MIT ha richiesto, in modo formale, la loro effettuazione.

Per i contratti di servizio con Regioni a statuto Ordinario i vincoli di finanza pubblica hanno determinato una riduzione dei corrispettivi di circa 15,5 milioni di euro, parzialmente assorbita da un incremento delle tariffe che hanno consentito alle Regioni di fare fronte agli impegni assunti con i contratti; questi due fattori hanno lasciato inalterato l'equilibrio economico dei contratti stessi.

Ricavi da Altri Servizi Collegati al Trasporto

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un decremento complessivo di 20,5 milioni di euro rispetto al 2012. Tale decremento deriva prevalentemente dalle variazioni delle seguenti nature di corrispettivo:

- decremento per servizi di scorta manovra e condotta riconducibili ai servizi erogati a Trenord S.r.l. (-5,4 milioni di euro);
- decremento dei servizi manutenzione materiale rotabile conto terzi (-15 milioni di euro), in massima parte riferibili alla riduzione di servizi erogati dalla Direzione Tecnica della Società a favore di Trenord S.r.l.;

Altri Ricavi

Gli Altri Ricavi registrano un incremento di 6,3 milioni di euro rispetto al 2012.

Rispetto all'esercizio 2012 di seguito si riportano le principali variazioni per la maggior parte ascrivibili alla modifica intercorsa tra i due esercizi nella gestione di alcune partite non rientranti nell'alveo della gestione caratteristica:

- incremento dei proventi derivanti dalla rottamazione del materiale rotabile per 16,1 milioni di euro;
- incremento per provvigioni attive per 2,1 milioni di euro;
- decremento di trattenute su titoli di viaggio e rimborsi per 3,9 milioni di euro
- riduzione dei servizi generali e riaddebiti nei confronti di Trenord srl per circa 2,6 milioni di euro
- minori indennizzi assicurativi per 5,1 milioni di euro.

Costi operativi

I costi operativi hanno registrato un miglioramento complessivo di 35,3 milioni di euro (-0,9%) rispetto al 2012.

Tale effetto è determinato dalle dinamiche sotto riportate:

Il **costo del personale** registra un miglioramento di 59,4 milioni di euro (-3,0%). Tale riduzione deriva prevalentemente dall'effetto combinato di alcuni fattori quali:

- minori costi per riduzione dell'organico medio (FTE) di 2.105 risorse con un effetto positivo di circa 111,3 milioni di euro;
- maggiori costi per 89,0 milioni di euro per effetto dell'incremento del costo unitario medio a seguito della piena applicazione del contenuto economico previsto dal contratto collettivo di lavoro;

- maggiori ricavi per rimborsi di personale distaccato presso altre società del gruppo per 4,5 milioni di euro;
- maggiori costi collegati al personale per 8 milioni di euro relativi ai buoni pasto e vestiario;
- maggiori costi del contenzioso del lavoro per 4,9 milioni di euro;
- minori accantonamenti a fondo di sostegno al reddito per 33,8 milioni di euro, per la cui descrizione si rinvia al documento di bilancio 2012;
- Rilascio di una quota eccedente del fondo di sostegno al reddito (per 11,6 milioni di euro) a seguito della definitiva attualizzazione dei progetti da includere nel fondo rispetto alle regole normative.

Gli **altri costi** al netto delle capitalizzazioni per attività di manutenzione ciclica e di altre operazioni di revamping del materiale rotabile, registrano un incremento pari a 24,1 milioni di euro (1,1%). Su tale voce hanno influito:

- Maggiori costi legati alle prestazioni per il trasporto (processo produzione e circolazione treno) per circa 1,3 milioni di euro per effetto dell'incremento dei costi di accesso all'infrastruttura (pedaggio ed energia elettrica) per 27,9 milioni di euro conseguenti all'incremento dell'offerta commerciale nel segmento dei Servizi a Mercato lunga percorrenza, al netto dell'effetto di 9 milioni di euro derivante dalla riduzione del pedaggio sulla tratta AV a partire dal mese di settembre; tale incremento è stato quasi totalmente compensato da minori costi per noleggio materiale rotabile, pari a 16,2 milioni di euro, in massima parte dovuti al termine nel 2012 del contratto di noleggio materiale rotabile ETR 610 di Cisalpino a seguito dell'acquisizione dello stesso avvenuta in ossequio agli accordi che prevedevano la dissoluzione della società Cisalpino; minori costi per l'acquisto di carburanti pari a 3,4 milioni di euro effetto sia di minori consumi sia di minor prezzo e minori costi per i servizi di traghettamento forniti gestore dell'infrastruttura, pari a 2,4 milioni di euro;
- minori costi per servizi l'acquisto di manovra in ambito Cargo a seguito della razionalizzazione del processo di formazione treno per circa 14 milioni di euro;
- maggiori costi per i servizi a bordo treno (+17 milioni di euro) legati all'incremento dei costi per i servizi di ristorazione (+15,4 milioni di euro) conseguenti sia all'incremento dell'offerta commerciale (+12% di trenikm rispetto all'anno precedente sui treni a Mercato), sia all'aumento dei viaggiatori trasportati (+4% di viaggiatorikm rispetto all'anno precedente sui treni a Mercato) cui i costi di welcome drink sono correlati; i maggiori costi per i servizi a bordo treno sono stati parzialmente compensati dalla riduzione del costo del servizio di accompagnamento sui treni notte, in massima parte per effetto della riduzione dell'offerta commerciale (-2,3 milioni di euro);
- maggiori costi collegati alle attività di manutenzione e pulizia del materiale rotabile per 2,6 milioni di euro;
- maggiori costi collegati all'attività di vendita e distribuzione per circa 11 milioni di euro riconducibili principalmente alle provvigioni di vendita alle agenzie di viaggio per 3,2 milioni di euro, alle spese di comunicazione esterna per circa 1,6 milioni di euro e ai costi legati ai servizi per l'assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità per circa 3,5 milioni di euro;

i rimanenti costi registrano complessivamente un incremento netto di circa 6,2 milioni di euro rispetto al 2012. Dall'analisi degli stessi si evidenzia che tale aumento è legato principalmente alle maggiori spese per servizi informatici per circa 7 milioni di euro a seguito della progressiva entrata in esercizio dei nuovi sistemi.

Ammortamenti

Gli ammortamenti si incrementano di 8,1 milioni di euro. Tale variazione è determinata dagli ammortamenti relativi alla capitalizzazione della manutenzione incrementativa dell'esercizio 2013 che incidono per 54,2 milioni di euro circa, mentre il differenziale (-46,1 milioni di euro); la variazione restante è il combinato dell'effetto dei nuovi investimenti e della cessazione del processo di ammortamento di alcuni beni.

Perdite di valore

Le perdite di valore si incrementano di 13,5 milioni di euro, tale variazione è prevalentemente riconducibile ad un incremento delle svalutazioni di materiale rotabile (-10,8 milioni di euro) e di impianti d'officina (-2,5 milioni di euro).

Gestione finanziaria

Il risultato della gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 33,0 milioni di euro. Tale risultato è ascrivibile sia alla componente proventi finanziari che evidenzia un miglioramento di 11,8 milioni di euro sia alla componente oneri finanziari che registra una riduzione rispetto all'anno precedente per 21,2 milioni di euro.

I proventi finanziari hanno beneficiato di differenze cambio per 16,7 milioni di euro prevalentemente correlate all'esecuzione dell'operazione di riduzione del Capitale Sociale della società Cisalpino AG a CHF 100.750 (riduzione di CHF 162.399.250), avvenuta il 16 gennaio 2013, a seguito di quanto deliberato dall'Assemblea dei Soci a fine 2012. Il provento da differenza cambio è stato parzialmente compensato dalla riduzione dei dividendi dalla controllata TX Logistik per 7,5 milioni di euro, si registra, infine, la rilevazione positiva della componente *time value* dei derivati per circa 2 milioni di euro.

Per quanto attiene l'andamento degli oneri finanziari legati al servizio del debito sui finanziamenti a medio e lungo termine si registra un miglioramento di 6 milioni di euro. Tali minori oneri sono riconducibili ad una riduzione del costo medio dell'indebitamento che è passato dal 2,87% del 2012 al 2,75% del 2013. Tale riduzione è dovuta al calo dei tassi d'interesse sul mercato ed ha consentito di poter cogliere i benefici economici sia sulla componente a breve termine dell'indebitamento sia su quella di medio lungo termine i cui strumenti derivati di copertura, collar e cap, hanno consentito di capitalizzare l'andamento al ribasso dei tassi di interesse. Inoltre, il risultato della gestione finanziaria ha beneficiato della riduzione dell'interest cost del TFR per circa 18,6 milioni di euro, conseguente ad una riduzione del tasso applicato, passato dal 4,05% al 2,05% ed alla riduzione del debito, a seguito delle significative uscite di personale realizzate nel corso del 2013. Si segnala, infine, l'incremento della svalutazione delle partecipazioni per 9,9 milioni di euro totalmente attribuibile all'adeguamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto della controllata Thello S.a.S. e la riduzione di interessi su debiti commerciali e diversi per circa 2,1 milioni di euro.

Imposte sul reddito

Il carico fiscale del periodo si incrementa di 71,4 milioni di euro. Tale incremento è correlato alle seguenti dinamiche:

- variazione negativa per 75,0 milioni di euro derivante dall'accertamento nel bilancio 2012 di imposte anticipate a fronte di benefici fiscali quantificati per i successivi esercizi. Come riportato nel bilancio precedente, l'esercizio 2012 aveva confermato la struttura permanente dei risultati di Trenitalia ed il raggiungimento, quasi definitivo, del suo percorso di riorganizzazione. Trenitalia, quindi, avendo nella sua disponibilità consistenti perdite fiscali pregresse per le quali le disposizioni di legge ne prevedevano la recuperabilità senza limiti temporali, aveva iscritto un idoneo valore di imposte differite attive pari a 72 milioni di euro. La società, infatti, aveva adottato un criterio di estrema prudenza nell'attivare l'iscrizione a conto economico della posta attiva valutando, sulla base del budget 2013 e del piano 2014, la potenziale recuperabilità nel solo arco temporale descritto. Quest'anno tale posta è stata adeguata, sulla base del nuovo piano di impresa, sempre mantenendo il medesimo orizzonte temporale di recuperabilità di due anni, con un effetto negativo sul carico fiscale di 3,0 milioni di euro che deriva dal rilascio a conto economico delle imposte anticipate accertate per il 2013 (euro 44,0 milioni di euro) e l'accertamento per quelle stimate per l'anno 2015 (euro 41,0 milioni di euro).
- Le imposte sul reddito dell'esercizio non presentano significative variazioni rispetto all'esercizio precedente anche se entrando nel dettaglio delle stesse si evidenzia che il carico fiscale IRAP si riduce di circa 2,7 milioni di euro mentre quello IRES si incrementa di circa 2,9 milioni di euro a seguito delle variazioni nelle relative basi imponibili;
- Si segnalano infine variazioni positive per 5,5 milioni di euro derivanti dalla rilevazione di aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti definite con la presentazione delle relative dichiarazioni nel corso del 2013.

Stato patrimoniale riclassificato

<i>importi in milioni di Euro</i>	31.12.2013	31.12.2012	Variazione
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	952,4	781,2	171,2
Altre attività (passività) nette	(536,4)	(297,0)	(239,4)
Capitale circolante	416,0	484,3	(68,3)
Immobilizzazioni tecniche	8.991,6	9.053,7	(62,1)
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	144,2	195,7	(51,5)
Capitale immobilizzato netto	9.135,8	9.249,3	(113,5)
TFR	(952,2)	(1.094,2)	142,0
Altri fondi	(267,1)	(387,4)	120,2
TFR e Altri fondi	(1.219,3)	(1.481,6)	262,2
CAPITALE INVESTITO NETTO	8.332,5	8.252,1	80,4
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	1.068,8	1.478,4	(409,6)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	5.172,2	4.860,7	311,5
Posizione finanziaria netta	6.241,0	6.339,1	(98,1)
Mezzi propri	2.091,5	1.912,9	178,5
COPERTURE	8.332,5	8.252,1	80,4

Capitale investito Netto

Il Capitale Investito Netto si incrementa di 80,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2012. Tale incremento deriva dal decremento del TFR e Altri fondi per 262,2 milioni di euro parzialmente compensato dalla riduzione del capitale immobilizzato netto per 113,5 milioni di euro e dalla diminuzione del capitale circolante per 68,3 milioni di euro.

Capitale Circolante netto gestionale: il Capitale Circolante Netto gestionale si incrementa di 171,2 milioni di euro, tale variazione è dovuta alle dinamiche dei saldi di seguito riportati:

- decremento dei crediti commerciali di circa 221,9 milioni di euro riconducibile ad una diminuzione dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (-112,1 milioni di euro) nonché dei crediti nei confronti delle Regioni (-75,4 milioni di euro); si segnala, infine, una diminuzione degli altri crediti commerciali (-36 milioni di euro). Il decremento dei crediti verso le Regioni ha interessato in maniera significativa la componente scaduta (-117,4 milioni di euro), mentre si evidenzia un incremento della componente a scadere (+42,4). Nonostante la situazione sia leggermente migliorata

l'entità del credito verso alcune Regioni ha raggiunto livelli non più fisiologici nonostante i trasferimenti puntuali operati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alle Regioni durante il 2013. Al 31 dicembre 2013 lo scaduto complessivo verso le regioni ammontava a circa 689 milioni di euro rispetto ai 793 milioni di euro del 2012. La società, oltre ad aver intrapreso idonee procedure legali a tutela del patrimonio aziendale, finalizzate alla riscossione dei crediti, ha concordato con alcune Regioni piani di rientro, il cui rispetto è costantemente monitorato; ciò dovrebbe consentire un graduale ed ulteriore rientro dell'esposizione entro livelli fisiologici;

- l'incremento delle giacenze di magazzino per circa 26 milioni di euro, in particolare con riferimento alla componente dei materiali riparabili mentre resta sostanzialmente invariata quella riferita ai ricambi;
- i debiti commerciali si sono, invece, ridotti di 367,2 milioni di euro; tale variazione è imputabile per 195,6 milioni di euro alla regolazione finanziaria del debito assunto nei confronti di Cisalpino prevalentemente per l'acquisto di materiale rotabile (ETR 610 e ETR 470) attraverso compensazione con il credito di 117,4 milioni di euro derivante dall'accollo del debito finanziario verso Eurofima e con il credito corrispondente al controvalore della riduzione del capitale sociale di pertinenza (65,7 milioni di euro) e conseguente liquidazione della differenza; si segnala, inoltre, la diminuzione dei debiti verso RFI S.p.A. (-80,2 milioni di euro).

Le **Altre Attività (Passività) Nette** si decrementano di 239,4 milioni di euro, prevalentemente, per effetto:

- della riduzione del credito verso la società Cisalpino AG per circa -117,4 milioni di euro a seguito della regolazione finanziaria dell'accollo, per il tramite di FSI, del prestito Eurofima per l'acquisizione del materiale rotabile di Cisalpino AG di cui all'accordo di "Split" sottoscritto nel corso del mese di dicembre dello scorso anno;
- del decremento dei crediti per imposte anticipate per -35,7 milioni di euro principalmente correlato all'adeguamento dei derivati al *fair value* ;
- dell'incremento dei debiti verso il personale per 84,1 milioni di euro dovuto alla quota trasferita dal fondo ristrutturazione aziendale (fondo bilaterale) per i progetti da realizzare.

Capitale Immobilizzato Netto: l'andamento del Capitale Immobilizzato registra un decremento netto di 113,5 milioni di euro, dovuto alla riduzione delle immobilizzazioni, prevalentemente attribuibile, da un lato, al valore degli incrementi netti delle contabilizzazioni relative agli investimenti del periodo (892,6 milioni di euro), dall'altro agli ammortamenti e svalutazioni (953,5 milioni di euro) del periodo; il valore netto risente, inoltre, della riduzione del valore della partecipazione in Cisalpino AG (-50,5 milioni di euro) a seguito della riduzione del capitale sociale deliberata dalla società nel mese di dicembre 2012.

TFR e Altri fondi: i Fondi si riducono di 262,2 milioni di euro, tale variazione è dovuta:

- alla riduzione del Fondo TFR e Altri Benefici ai Dipendenti di 142 milioni di euro derivante dall'utilizzo del fondo TFR per 121,1 milioni di euro a seguito di cessazioni del rapporto di lavoro e anticipazioni corrisposte, compensato dall'accantonamento dell'esercizio dell' "interest cost" per 23,2 milioni di euro nonché dal provento attuariale per 44,1 milioni di euro;
- al decremento degli altri fondi per 120,2 milioni di euro circa prevalentemente attribuibile alla riclassifica a debiti della quota del fondo ristrutturazione industriale per progetti già attivati per 124,9 milioni di euro, nonché dal rilascio a conto economico per 11,6 milioni di euro, precedentemente

commentato, parzialmente compensati dall'accantonamento per 6,4 milioni di euro per svalutazione delle partecipazioni e dall'incremento del fondo imposte differite per 11,3 milioni di euro.

Posizione Finanziaria Netta

La posizione finanziaria netta della Società si attesta a 6.241,0 milioni di euro registrando complessivamente, nel corso dell'esercizio 2013, un miglioramento di 98,1 milioni di euro. Nel corso del 2013 la gestione corrente ha generato un flusso di cassa positivo per 770,3 milioni di euro. La gestione corrente ha risentito degli effetti positivi relativi ad un parziale recupero nei pagamenti da parte delle Regioni e dello Stato che ha consentito di ridurre il livello dello scaduto.

Il flusso della gestione corrente è stato assorbito per 532,1 milioni di euro dagli investimenti, per 153,3 milioni di euro dalla gestione finanziaria, ed ha beneficiato per 14,2 milioni di euro di contributi in conto investimento compensato dal pagamento dell'IVA di 17 milioni di euro legato allo sdoganamento per l'acquisto dei treni ETR 610 da Cisalpino.

Con riferimento alla gestione finanziaria di medio lungo termine si segnala che nel corso del mese settembre è stato rimborsato alla Capogruppo, alla sua scadenza naturale, un finanziamento di 600 milioni di euro acceso nel corso dell'anno 2007.

La società ha provveduto a sottoscrivere con la Capogruppo, a valle dell'emissione del bond sull' MTN program, un finanziamento complessivo di 600 milioni di euro erogato in due tranches una di 500 milioni di euro nel mese di Agosto e l'altra di 100 milioni di euro nel mese di dicembre a sostegno del piano degli investimenti.

Mezzi Propri

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

	31.12.2013	31.12.2012	Variazioni
Mezzi Propri riclassificato	2.091,5	1.912,9	178,5
Debito per derivati inclusi nei mezzi propri	(174,7)	(295,5)	120,9
Patrimonio netto civile	1.916,8	1.617,4	299,4

I mezzi propri si incrementano di 178,5 milioni di euro. Tale variazione è dovuta al risultato economico del periodo, pari a circa 181,5 milioni di euro ed all'incremento della riserva di Cash Flow Hedge e Utili/Perdite attuariali di +118 milioni di euro, compensato dalla riduzione dei debiti per derivati, pari a 120,9 milioni di euro.

RISORSE UMANE

La consistenza del personale della società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 32.489 unità; le informazioni di maggior dettaglio sono riportate nel seguente prospetto:

	Addetti	Quadri	Dirigenti	Totale
Consistenze al 31.12.2012	30.446	4.106	267	34.819
Incrementi	153	62	6	221
Decrementi	(1.909)	(622)	(20)	(2.551)
Consistenze al 31.12.2013	28.690	3.546	253	32.489

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

I decrementi che si sono registrati nell'anno sono stati determinati dalle ordinarie cessazioni di rapporto di lavoro, dalla realizzazione dei progetti relativi all'attivazione del Fondo di Sostegno al Reddito e da trasferimenti infragruppo.

Di seguito il trend della consistenza del personale negli ultimi anni:

Trenitalia (*)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
FTE	50.183	49.243	46.273	43.737	40.925	37.549	35.770	33.665

(*) Tutti gli scenari sono stati proformati al fine di renderli confrontabili, in particolare:

- 2006: adeguato il perimetro per effetto della scissione del ramo Manovra e Facility e cessione ramo ex Lombardia.
- 2007: adeguato il perimetro per effetto della scissione del ramo Manovra e cessione ramo ex Lombardia.
- 2008/9/10: adeguato il perimetro per effetto della cessione del ramo ex Lombardia.

Il Fondo di Sostegno al reddito ha lo scopo – per le aziende del Gruppo FS Italiane che sono sprovviste degli ammortizzatori sociali tradizionali – di dare attuazione agli interventi previsti dall'art. 59, comma 6, della legge istitutiva n. 449 del 1997, diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento del Gruppo stesso in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

Come evidenziato nei precedenti bilanci, a novembre 2010, venne raggiunto un accordo sindacale a livello nazionale che ha consentito nel corso del 2010 e 2011 di avviare le procedure sindacali territoriali e di raggiungere gli accordi che hanno individuato i lavoratori in esubero da esodare attraverso l'attivazione delle prestazioni straordinarie del Fondo, a partire da Marzo 2011, gli interventi straordinari del fondo relativi agli anni 2011 e 2012 sono stati descritti nelle rispettive Relazioni sulla Gestione.

Nel corso del mese di luglio è stato sottoscritto tra il Gruppo FS e le Organizzazioni sindacali l'accordo per l'attivazione delle procedure negoziali per la risoluzione del rapporto di lavoro ed accesso alle prestazioni straordinarie del fondo di sostegno del reddito e dell'occupazione, per i dipendenti delle società del Gruppo FS che abbiano maturato i requisiti minimi contributivi. Gli interventi straordinari del Fondo connessi al processo di riorganizzazione produttiva della Società hanno riguardato 936 risorse di tutti i settori di attività, di questi 872 risorse hanno avuto accesso alle prestazioni del fondo nel corso dello stesso anno a seguito di progetti realizzati, mentre, a queste si sono aggiunte ulteriori 64 risorse derivanti da code di progetti del 2012.

Continua, poi, l'intensa attività relazionale con le strutture INPS per il funzionamento delle procedure di gestione del Fondo che hanno consentito gli accessi al Fondo e l'erogazione delle prestazioni straordinarie nei tempi programmati. A partire dal dicembre 2012 l'INPS sta procedendo all'aggiornamento delle posizioni previdenziali degli ex dipendenti della Società, già beneficiari delle prestazioni straordinarie in argomento, in conseguenza dell'applicazione delle norme che prevedono:

- l'adeguamento dei requisiti pensionistici agli incrementi della speranza di vita a partire dall'anno 2013 (legge n. 122/2010, art. 12, comma 12 bis);
- il posticipo della decorrenza del trattamento pensionistico per i soggetti con anzianità contributiva non inferiore a 40 anni a partire dall'anno 2012 (legge n. 111/2011, art. 18, comma 22-ter);
- l'innalzamento progressivo, a partire dall'anno 2014 del requisito anagrafico dei 60 anni per l'accesso alla pensione di vecchiaia per le donne (legge n. 148/2011, art. 1, comma 20).

Gli effetti economici derivanti dall'aggiornamento di tali posizioni previdenziali e gli ulteriori oneri previsti per l'attivazione dei progetti da realizzare in coerenza con gli obiettivi di Piano sono stati accantonati in bilancio.

Attività formative Trenitalia

La formazione ha assunto rilevanza quale strumento di trasmissione delle conoscenze, della valorizzazione delle esperienze e dello sviluppo delle competenze delle risorse, di focalizzazione e orientamento delle attività sui temi relativi al trasporto ferroviario e alla sicurezza di esercizio, supporto ai processi aziendali e alle famiglie professionali.

Il Piano della Formazione Trenitalia nel 2013 ha generato complessivamente circa 138.500 giornate uomo (145.000 gg/uomo nel 2012) e registrato circa 128.000 giornate partecipazioni (126.000 gg/partecipazioni nel 2012). Il Piano si è posto l'obiettivo di supportare il raggiungimento degli obiettivi di business focalizzando l'attenzione su temi coerenti con il Piano Industriale ovvero:

- sviluppare competitività e mercato sia nazionale sia internazionale;
- garantire sicurezza del lavoro e ambiente;
- Rafforzare l'attenzione al cliente in un contesto di libera concorrenza.

La formazione si è avvalsa di contributi Fondimpresa per un totale di 3,7 milioni di euro, che rappresenta l'intera somma messa a disposizione dall'Ente per i progetti formativi da realizzare entro la fine dell'anno.

In dettaglio, gli ambiti di intervento della formazione di Trenitalia nel 2013:

- **Formazione istituzionale:** formazione attraverso la quale la società presenta sé stessa ai fini dell'ingresso nel Gruppo FS Italiane dei neolaureati, dei neoassunti professionalizzati e dei Capi Servizio Treno in apprendistato.
- **Formazione manageriale:** formazione su competenze tipicamente gestionali, comportamentali, relazionali. E' destinata ai dirigenti e ad altri profili che necessitano di sostegno a ruolo o accompagnamento nei momenti di crescita.

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

In tale ambito si segnalano in particolare i corsi di formazione del personale di vendita in concomitanza dell'entrata in esercizio del nuovo sistema commerciale PICO, il corso di aggiornamento e-learning Dlgs 231 per la diffusione a tutto il personale delle novità normative in ambito e delle conseguenti modifiche del codice etico.

La sicurezza del lavoro

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

- focus particolare sugli eventi dei quasi infortuni, detti anche mancati infortuni o *near misses*, a tal fine è stata revisionata la procedura interna prevedendo l'analisi puntuale e sistematica, da parte del SPP, di ogni episodio di infortunio e di quasi infortunio con la consultazione di lavoratori/RLS. Tale nuova modalità consentirà di definire puntuali azioni correttive e preventive connesse sia con gli infortuni sia con i quasi infortuni;
- redazione e diffusione periodica di reportistica sull'andamento degli infortuni che vengono classificati in 7 macrocause e confrontati con il corrispondente periodo dell'anno precedente;
- Definizioni di specifici obiettivi aziendali e divisionali degli indicatori degli infortuni sul lavoro (N° assoluto degli infortuni, indici di incidenza e indice di gravità) e loro monitoraggio;
- campagna di comunicazione e sensibilizzazione sulla sicurezza e sulla correttezza e completezza delle informazioni inserite nelle denunce di infortunio;
- proseguimento nell'attività di formazione con particolare attenzione alla formazione sui sistemi di gestione per la salute e sicurezza del lavoro, oltre ai vari corsi obbligatori previsti dalla normativa.

L'attività formativa ha riguardato prevalentemente l'argomento stress lavoro correlato, atmosfere esplosive e recipienti in pressione.

Le attività svolte hanno consentito di superare i target aziendali prefissati sulla riduzione del numero degli infortuni (- 5%) e dell'indice di incidenza (- 2%), come rappresentato nella seguente.

Purtroppo anche nel corso del 2013 si è registrato un infortunio mortale che si è verificato a Napoli nel corso di operazioni di manovra, al riguardo si precisa che l'incidente è stato provocato da errore umano e, anche in seguito all'inchiesta della magistratura, non sono emerse responsabilità aziendali. La società ha comunque avviato percorsi formativi di approfondimento sulle attività di manovra e sui relativi rischi operativi.

Tipologia	2013	2012	Differenza
Numero infortuni (> 3gg, indennizzati da INAIL o ancora da definire, esclusi gli itinere)	1.307	1.493	- 12,46 %
Indice di incidenza (Numero infortuni x 1000 / consistenza media)	38,68	41,61	-7,06 %
Di cui Numero infortuni mortali	1	1	0

POLITICA AMBIENTALE E SICUREZZA

Sistema integrato qualità ambiente e sicurezza del lavoro

Nel corso dell'anno 2013, le attività di sicurezza e tutela ambientale sono state indirizzate prevalentemente verso i seguenti aspetti:

- I progetti formativi realizzati nel corso del 2013 sono stati rivolti ad addetti alle tematiche ambientali con l'obiettivo di formare esperti in grado di gestire autonomamente le problematiche ambientali e i relativi risvolti applicativi della disciplina di settore, acquisendo le necessarie conoscenze tecniche e giuridiche in materia ambientale ed in particolare: in materia di diritto ambientale, emissioni in atmosfera e sostanze lesive fascia ozono e gas effetto serra, difesa del suolo, tutela delle acque e scarichi idrici, gestione dei rifiuti, bonifiche, danno ambientale, energia, rumore e elettromog, illeciti ambientali, sostanze pericolose, prevenzioni incendi.
- Emission Trading System: a fine anno 2013 Trenitalia dispone di 7.869 diritti d'emissione depositati presso il Registro delle Quote e delle Emissioni della UE. Il valore della singola quota al 31 dicembre 2013 è pari ad euro 4,84. Nel corso del 2013 non si è provveduto ad alcun acquisto di diritti d'emissione in quanto nel corso dell'anno gli impianti termici hanno rilasciato in atmosfera un numero di tonnellate di CO2 inferiore a quelle autorizzate (diritti ad emettere). Dal 1° gennaio del 2013 è cominciato il terzo periodo di attuazione della direttiva Emissions Trading che si protrarrà sino al 2020, in tale periodo, l'entità delle quote assegnate a titolo gratuito agli impianti è stata ridotta considerevolmente.
- Dopo le numerose analisi sui possibili interventi di efficientamento energetico realizzate negli ultimi anni, è stato assegnato ad una Energy Service Company (ESCO) l'incarico di esperire la procedura per l'ottenimento dei Titoli di Efficienza Energetica (TEE) e sono già stati presentati ed approvati dalle Autorità competenti (ENEA-GSE) le proposte di "Progetto e Programma di Misura" delle officine di Verona, Foligno e Foggia. Si segnala inoltre che, dopo le necessarie valutazioni ed analisi energetiche, sono stati avviate le procedure per la installazione di impianti fotovoltaici e di efficientamento energetico su quattro impianti pilota.

- la Racconta Differenziata di rifiuti speciali assimilati agli urbani è stata estesa, oltre che a tutte le sedi degli uffici, anche a tutte le officine, definendo per ogni divisione specifici obiettivi di riduzione dei quantitativi di rifiuti speciali inviati a smaltimento derivanti da attività di manutenzione e di servizio.
- Gestione dell'inquinamento acustico: la problematica è stata seguita con continua attenzione e sono state intraprese numerose indagini di misurazione in molteplici realtà produttive aziendali (es. scalo di Milano Martesana, impianto di Bari, impianto Lecce e scalo Cargo Lecce Surbo, impianto di Trento, Napoli AV, ecc.). Nel mese di giugno è stato inviato al Ministero dell'Ambiente e del Territorio, alla Regione Lombardia e al Comune di Milano il Piano di contenimento e abbattimento del rumore dello scalo di Milano Martesana ed è stato stipulato il contratto con Italcertifer per l'esecuzione dei rilievi acustici ai fini del mantenimento del certificato di omologazione del materiale rotabile in esercizio.
- Trenitalia e l'ambiente su www.trenitalia.com: è stata realizzata la nuova sezione del sito internet di Trenitalia dedicata ai temi dell'ambiente e della sostenibilità. Tale sezione contiene informazioni sulle principali iniziative messe in atto da Trenitalia per ridurre l'impatto ambientale delle proprie attività, i dettagli degli accordi commerciali volti a promuovere l'intermodalità tra treno ed altri mezzi di trasporto sostenibili ed mette a disposizione della clientela Ecopassenger: un calcolatore on line che consente di valutare e confrontare l'impatto ambientale del proprio viaggio in termini di gas serra ed emissioni inquinanti prodotte.

La sicurezza dell'esercizio

La Policy aziendale di Sicurezza di Esercizio contiene temi di impegno ispirati al rispetto dei requisiti vincolanti specifici del settore e, contestualmente, agli esiti del processo di valutazione interna del Sistema di Gestione della Sicurezza di Esercizio (SGSE), nell'ottica del "miglioramento continuo". Dai temi di impegno della Policy sono declinati in cascata opportuni "macroobiettivi" di sicurezza, a fronte dei quali sono individuati, ogni anno, azioni e progetti di prevenzione e di mitigazione specifici che confluiscono nel Piano annuale della Sicurezza della Società, all'interno del quale la Policy viene pubblicata. Le procedure del SGSE prevedono che la Policy sia aggiornata ogni anno, in considerazione delle evoluzioni del contesto esterno ed interno all'azienda. La Policy per l'anno 2013, nel confermare i principi generali e gli impegni già presenti nella Policy 2012, ha tenuto conto degli sviluppi intervenuti nel processo di "riordino del quadro normativo" in materia di sicurezza di esercizio, promosso e coordinato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) che, con l'emanazione del Decreto 4/2012, ha disciplinato le attività e le responsabilità degli operatori ferroviari in tale processo di riscrittura dei regolamenti di esercizio alla luce del progresso normativo, tecnico e scientifico. Considerata la portata e l'impegno richiesto da tale nuovo atto normativo, la Direzione Aziendale ha assunto tra i propri impegni dichiarati nella Policy la promozione "...dell'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'adozione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del Decreto 4/2012 (riordino normativo)...".

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

La sicurezza dell'esercizio è assicurata principalmente dalla conformità agli standard e dal rispetto delle norme cogenti. Il rispetto scrupoloso delle regole è prima di tutto un valore culturale che ispira l'operato del

personale dell'impresa, che da sempre vive la sicurezza come un proprio dovere etico nei comportamenti quotidiani.

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

In particolare la Società ritiene indispensabile:

- assicurare che le risorse responsabili del SGSE lavorino a stretto contatto con le risorse responsabili dei processi operativi, con l'obiettivo del miglioramento continuo della propria parte di sistema "...al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli di incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi." (Decreto ANSF 4/2012, art. 2). A tal fine si attua una gestione trasparente, completa e tempestiva delle informazioni di sicurezza, che indica in modo univoco a quale livello sono censite le non conformità, sono individuate le relative cause, sono messe in atto le opportune azioni correttive e preventive, e ne è verificata l'efficacia, assicurando la tracciabilità delle azioni nei confronti di tutti gli interessati.
- fare leva sul fattore umano quale veicolo per la diffusione nel personale della consapevolezza del proprio ruolo nel processo di sicurezza e della preparazione alla missione da svolgere attraverso le seguenti azioni:
 - assicurare la più ampia ed efficace diffusione della Policy a tutto il personale.
 - Pianificare la formazione e l'aggiornamento continuo del personale e di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione del servizio, attraverso un processo costante gestito ed organizzato in modo da valorizzare il sapere proprio degli operatori.
 - coinvolgere il personale a tutti i livelli, nonché i loro rappresentanti, per recepire ogni utile segnalazione finalizzata ad attivare un circuito virtuoso di ritorno di esperienza per il conseguimento degli obiettivi aziendali di sicurezza e della Policy.
 - garantire la massima attenzione alla sensibilizzazione e allo sviluppo delle Risorse Umane, quale fattore determinante per garantire la sicurezza del trasporto.
- favorire investimenti in tecnologie che rispondano ai più elevati standard internazionali.
- garantire la correttezza e tempestività della manutenzione del proprio materiale rotabile, attraverso il presidio coordinato di tutte le variabili operative, tecnologiche e logistiche del processo manutentivo.
- promuovere l'implementazione di procedure, disposizioni e prescrizioni volte a disciplinare l'adozione da parte delle strutture operative di norme e standard cogenti in linea con gli indirizzi forniti in materia di sicurezza dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), anche alla luce del Decreto 4/2012 (riordino normativo), nonché atte a promuovere un ciclo di miglioramento continuo delle performance di sicurezza.
- stimolare la "cultura della valutazione dei rischi":

- in occasione di introduzione di modifiche significative al sistema ferroviario (operative, organizzative o tecniche)
- in occasione del monitoraggio periodico dei rischi insiti nelle attività operative, al fine dell'adozione delle eventuali e opportune misure di mitigazione.
- incentivare lo sviluppo dei sistemi informativi a supporto dei processi e delle attività di sicurezza dell'esercizio, al fine di semplificare le relative modalità operative, e conseguire una più efficace tracciabilità.

L'impegno della Società sulla sicurezza prevede altresì la cooperazione con il Gestore Infrastruttura e con gli altri operatori ferroviari (Imprese Ferroviarie, fornitori, ECM, Detentori, ecc.), conformemente al quadro normativo nazionale ed europeo e alle sue evoluzioni.

La sicurezza a bordo treno

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

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

Dal punto di vista tecnologico si sta intervenendo sui rotabili per l'installazione di dispositivi di videosorveglianza, comunque già previste in fase di prima costruzione sui mezzi.

INVESTIMENTI

Gli impegni contenuti nel Piano Investimenti di Trenitalia nel periodo 2014-2017 sono pari a circa 4.040 milioni di euro. L' 80% di tali impegni, pari a 3.280 milioni di euro, deriva dal portafoglio degli investimenti in corso composto da circa 350 progetti.

Gli impegni di Piano non comprendono le capitalizzazioni della manutenzione incrementativa. Le capitalizzazioni previste per ciascun anno, sono pari a:

- 2014 805 milioni di euro;
- 2015 1.551 milioni di euro;
- 2016 1.019 milioni di euro;
- 2017 666 milioni di euro.

oltre il 2017, sulla base della pianificazione attuale rimangono da contabilizzare circa 450 milioni di euro.

Contabilizzazioni 2013

L'ammontare delle contabilizzazioni relative agli investimenti effettuati nel 2013 è pari a circa 950 milioni di euro il cui dettaglio, confrontato con i valori del 2012, è riportato nella tabella seguente:

<i>(importi in milioni di euro)</i>	2013	2012	Variazioni	
			Assolute	%
Acquisto *	310	436	(126)	-41%
Revamping	113	138	(25)	-18%
Materiale Rotabile	423	573	(150)	-26%
Tecnologie di bordo	10	54	(45)	-82%
Impianti & Altro	46	45	1	1%
Sviluppo	0,03	1	(0,8)	-96%
Informatica	74	79	(5)	-7%
TOTALE	552	752	(201)	-27%
Manutenzione Incrementativa	398	369	29	8%

(*) La voce "acquisto" comprende anticipi contrattuali per un valore di 163,2 milioni di euro e recuperi di anticipi corrisposti negli esercizi precedenti per 32,8 milioni di euro. Tali movimentazioni si riferiscono prevalentemente ad anticipi corrisposti per acquisto di nuovo materiale rotabile.

E' bene ricordare che nel 2012 sono stati acquisiti dalla società Cisalpino, a seguito dell'accordo di chiusura della joint venture con SBB i 7 treni ETR610 per un valore pari a 149 milioni di euro, pertanto, al netto di tale acquisizione il valore 2012 delle contabilizzazioni sarebbe stato pari a 287 milioni di euro, nel corso del 2013

sono inoltre state portate a compimento le commesse relative all'acquisizione delle 150 loco elettriche E464 del trasporto regionale, sempre nel 2013 è stato completato il processo di ristrutturazione degli attuali convogli AV secondo il modello di offerta basato su quattro livelli di servizio. Anche il progetto relativo alle tecnologie di bordo è stato sostanzialmente concluso nel corso del 2013.

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

(importi in milioni di euro)	2013	2012	Variazioni	
			Assolute	%
Divisione Passeggeri	189	333	(144)	-43%
Divisione Passeggeri Regionale	299	310	(11,0)	-3,55%
Divisione Cargo	10	9	1	15%
Altro	54	101	(47)	-47%
TOTALE	552	752	(201)	-27%
Manutenzione incrementativa	398	369	29	8%

Divisione Passeggeri: gli investimenti hanno riguardato per 67 milioni di euro le contabilizzazioni di stati avanzamento lavori per l'acquisto dei nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000". Sono in corso i test dinamici per l'omologazione.

Il progetto di ristrutturazione degli attuali convogli AV, secondo il nuovo modello di offerta basato su quattro nuovi livelli di servizio, ha contabilizzato 22 milioni di euro. Nel corso dell'anno sono stati ristrutturati gli ultimi 14 treni. Sono stati inoltre contabilizzati circa 2 milioni di euro per interventi di upgrading sui sistemi di segnalamento e alimentazione.

E' stato definito il lay-out della carrozza "Bistrot" ETR500, il progetto ha contabilizzato circa 6 milioni di euro e sono state consegnate 15 carrozze.

Proseguono gli interventi nell'impianto di Milano Martesana, 1,1 milioni di euro, e nello stabilimento di Vicenza con l'obiettivo di riorganizzare e potenziare i siti manutentivi per garantire le attività di manutenzione sulla flotta AV.

Sono state avviate le procedure di gara per la costruzione del nuovo impianto di manutenzione corrente "IMC Torino Smistamento" che prevede di allocare le attività manutentive in unico sito sia della Divisione Passeggeri sia del Trasporto Regionale secondo criteri di efficienza. Nel corso del 2013 sono stati contabilizzati circa 1,4 milioni di euro.

Sono stati effettuati alcuni interventi correttivi sugli ETR 485, principalmente sui circuiti elettrici, per aumentarne l'affidabilità in esercizio, contabilizzazioni 4,8 milioni di euro.

Le contabilizzazioni relative alle attività di ristrutturazione delle carrozze e delle loco per l'offerta relativa ai treni "Frecciabianca" sono pari a 39 milioni di euro. Nel corso dell'anno sono state adeguate le centraline per il

comando porte di 232 carrozze, contabilizzazioni pari a 9,4 milioni di euro, sono proseguiti gli interventi di evoluzione dei sistemi e internet a bordo treno per un importo pari a 6,8 milioni di euro.

Sono stati contabilizzati 4,3 milioni di euro per interventi sugli ambienti di stazione relativi alla riqualificazione degli spazi destinati alle attività di biglietteria, assistenza clienti e locali Freccia Club.

Gli altri investimenti sugli impianti hanno riguardato il potenziamento dell'impianto di manutenzione di Milano Greco per 1,3 milioni di euro, l'adeguamento e la riorganizzazione dell'impianto di Napoli per 1,1 milioni di euro. Sono stati contabilizzati circa 1,6 milioni di euro per il rinnovo attrezzature su vari impianti.

Trasporto regionale: è proseguito programma di potenziamento della flotta del trasporto regionale sulla base degli impegni previsti dai contratti di servizio con le Regioni.

Il progetto di acquisto dei nuovi complessi elettrici EMU monopiano tipo Coradia ha contabilizzato 44 milioni di euro e sono state completate le consegne relative alle commesse in corso delle locomotive E464 che hanno contabilizzato 15,4 milioni di euro.

Prosegue l'acquisto delle carrozze Doppio Piano, nel 2013 sono stati contabilizzati circa 150 milioni di euro e consegnate 108 carrozze. E' in corso il face-lift delle carrozze Media Distanza finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza, il progetto ha contabilizzato 31 milioni di euro.

E' in corso di completamento la ristrutturazione delle carrozze Piano Ribassato, 2 milioni di euro, prosegue la trasformazione delle carrozze UIC-X in Semipilota, 1,4 milioni di euro. Altri interventi hanno riguardato l'adeguamento del controllo porte per 1,5 milioni di euro.

Inoltre a seguito dell'esito negativo della gara per l'acquisto dei treni EMU doppio piano, che ha avuto risultati economici non sostenibili, è stato concordato con le Regioni committenti di sostituire questa tipologia di treno con convogli tradizionali composti da carrozze Doppio Piano e locomotive 464.

A tale proposito è stata esercitata l'opzione per l'acquisto di ulteriori 150 carrozze Doppio Piano e di 29 locomotive elettriche E464.

E' in corso l'acquisto di 3 convogli "FLIRT" da destinare alla provincia Autonoma di Bolzano, contabilizzati 12,5 milioni di euro.

Nella Regione Liguria è in corso il potenziamento del reticolo manutentivo secondo il nuovo modello organizzativo che prevede interventi a treno completo che permetterà la riduzione delle attività di manovra e di formazione treno. Prosegue il riassetto del reticolo manutentivo della Regione Veneto, il progetto ha contabilizzato 1,4 milioni di euro.

Prosegue il rinnovo del parco emettitrici e validatrici "self-service", nell'anno si sono registrate contabilizzazioni per 15,5 milioni di euro. Sono stati contabilizzati 3,9 milioni di euro per il progetto STIMER - Sistemi di Tariffazione Integrata Magnetico-elettronica Regionale, 2,1 milioni di euro per l'interoperabilità dei sistemi di bigliettazione elettronica, le regioni pilota sono il Piemonte e l'Emilia Romagna.

Sono stati inoltre contabilizzati 0,6 milioni di euro per il potenziamento delle platee di lavaggio su Roma Tuscolana, Cassino e Formia, 2,7 milioni di euro per il rinnovo attrezzature e manutenzione infrastruttura di vari impianti.

Cargo: nel Trasporto Merci sono stati contabilizzati circa 1,8 milioni relativi alle attività conclusive per l'acquisto carri. In corso le attività relative al processo di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità.

Sono in corso di conclusione gli interventi relativi all'armamento, sostituzione binari e rinnovamento deviatoi, sugli impianti di manutenzione corrente di Bologna San Donato e Verona Santa Lucia per ripristinare le condizioni di sicurezza nella movimentazione dei rotabili, contabilizzato 1 milione di euro.

Nel 2013 è stata definito il trasferimento di alcuni asset e attività inerenti il processo "Chimica & Ambiente" da FS Logistica a Trenitalia. La cessione ha riguardato container, carri e raccordi per un importo di 1,3 milioni di euro.

Direzione Tecnica: gli interventi hanno riguardato principalmente l'adeguamento tecnologico delle Officine per 4 milioni di euro, il rinnovo delle attrezzature per 5,4 milioni di euro.

Investimenti trasversali ai business: Nel corso del 2013 sono stati chiusi i contratti e sono state regolarizzate con il fornitore le partite creditorie e debitorie relative all'attrezzaggio "SCMT – Sistema Controllo Marcia Treno" nei quali erano confluite anche tutte le attività riguardanti il "STB – Sistema Tecnologico di Bordo" come il DIS (Scatola nera), CAB RADIO e apparecchi GSM-R. Per consentire il completamento del STB è stato aperto, con responsabilità in seno alla Divisione Passeggeri Regionale, un nuovo progetto che riguarda gli attrezzaggi sui 370 rotabili residuali. Le contabilizzazioni dell'anno sono pari a circa 10 milioni di euro.

Nell'ambito degli investimenti ITC sono in corso le attività relative all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO" attraverso l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità, 10,4 milioni di euro, ripartiti tra Divisione Passeggeri per 8,1 milioni di euro, DSI per 2,3 milioni di euro.

Proseguono le attività relative al "CRM – Customer Relationship Management" per la gestione integrata della clientela e per offrire un elevato livello di servizio in ottica multi-canale. Nell'anno le contabilizzazioni sono pari a 5,3 milioni di euro, contabilizzati 2,8 milioni di euro in Divisione Passeggeri e 2,5 milioni di euro in DPR.

Per presidiare e gestire le diverse piattaforme aziendali afferenti il mondo commerciale, Trenitalia ha istituito il Programma Sistema Commerciale Integrato con l'obiettivo di individuare tutte le possibili sinergie e opportunità di mercato tra le diverse linee di business.

E' in corso di realizzazione e di finalizzazione la Piattaforma di Produzione (PdP) che include attività di: modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego del personale, la programmazione della manutenzione negli Impianti di Manutenzione Corrente (IMC) e la gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative. Sono stati contabilizzati 7,7 milioni di euro, contabilizzati 7,5 milioni di euro in DPI e 0,2 milioni di euro in DPR.

Sul sistema SIM - Sistema Informativo Merci, è stato attivato l'esercizio della nuova piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo. Contabilizzazioni pari a 3 milioni di euro.

Tra gli altri progetti della tipologia informatica, in Direzione Tecnica, gli investimenti hanno riguardato per circa 2 milioni di euro il sistema RSMS – Rolling Stock Management System, il sistema WMS – Warehouse Management System per la gestione automatica dei magazzini, 1,1 milioni di euro.

Nella Direzione Sistemi Informativi stati contabilizzati 3,6 milioni di euro per attività di sostituzione dell'Hardware obsoleto, la razionalizzazione dei Data-Center e la gestione tecnica dei sistemi in esercizio, delle reti e delle applicazioni.

Investimenti in Sicurezza: sono stati consuntivati 8 milioni di euro su progetti inerenti gli adeguamenti al D.lgs. 81 del 9 aprile 2008 in materia di tutela e sicurezza nei luoghi di lavoro ripartiti come segue, 1,4 milioni di euro in Divisione Passeggeri , 4,4 milioni di euro in DPR, 2,1 milioni di euro in DT.

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

	Nuovo Materiale Rotabile	Revamping
	n. mezzi	n. mezzi
Locomotive	10	-
Passeggeri	6	-
Regionale	4	-
Carrozze/Carri	108	284
Passeggeri		
• ES* City	-	60
• Carrozza Bistrot ETR500	-	15
Regionale		
• Doppio Piano	108	-
• MD Media Distanza	-	207
• UIC-X Semipilota	-	2
Convogli		14
Passeggeri		
• Frecciarossa (ETR 500)	-	14

Nella Divisione Passeggeri Long Haul sono state inoltre:

- lateralizzate le porte di 232 carrozze.

Nella Divisione Trasporto Regionale è stato inoltre:

- adeguato il "comando porte" di 517 mezzi leggeri, 72 TAF e 281 Semipilota;

- adeguato il "comando porte" di 46 loco diesel.

ella Divisione Cargo sono stati effettuati interventi sugli organi di aggancio di 137 carri.

LA FLOTTA TRENITALIA

La flotta di Trenitalia, a seguito degli investimenti e delle dismissioni effettuate nel corso del 2013, risulta così composta:

Parco Rotabili Operativo al 31.12.2013

Categoria	Descrizione	Unità
Trainante	Locomotive Elettriche	1.427
Trainante	Locomotive Diesel	196
Totale trainante		1.623
mezzi leggeri	Elettrici (Ale, Le)	900
mezzi leggeri	Diesel (Aln, Ln)	604
Totale mezzi leggeri		1.504
Complessi	TAF	98
Complessi	Treni Minuetto	195
Complessi	Elettrotreni	121
Totale complessi		414
mezzi di manovra	Locomotive/Automotori Diesel	559
Totale manovra		559
Trainato	Carrozze Viaggiatori	6.314
Trainato	Carri	20.883
Trainato	Carri e veicoli auto	10
Trainato	Altro	40
Totale trainato		27.247

FATTORI DI RISCHIO

Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, significativi rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società nel breve periodo, oltre quelli che saranno menzionati nelle note al bilancio, cui si rimanda. La crisi della finanza pubblica, che si sta manifestando con particolare gravità sugli enti locali, potrebbe determinare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità sono stati valutati nel Piano industriale della Società 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. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Come già segnalato precedentemente, ad oggi, tre Regioni hanno comunicato che, alla scadenza del contratto fissata per il 31 dicembre 2014, non intendono rinnovarlo e procederanno ad avviare le procedure di gara per l'assegnazione dei servizi ferroviari. Nel corso del 2014 potranno ancora manifestarsi richieste di rimodulazione dei servizi resi da parte di qualche regione per renderli coerenti con le fonti di finanziamento; tali azioni potranno incidere sui livelli di redditività. Sul rischio del mancato rinnovo dei contratti la società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

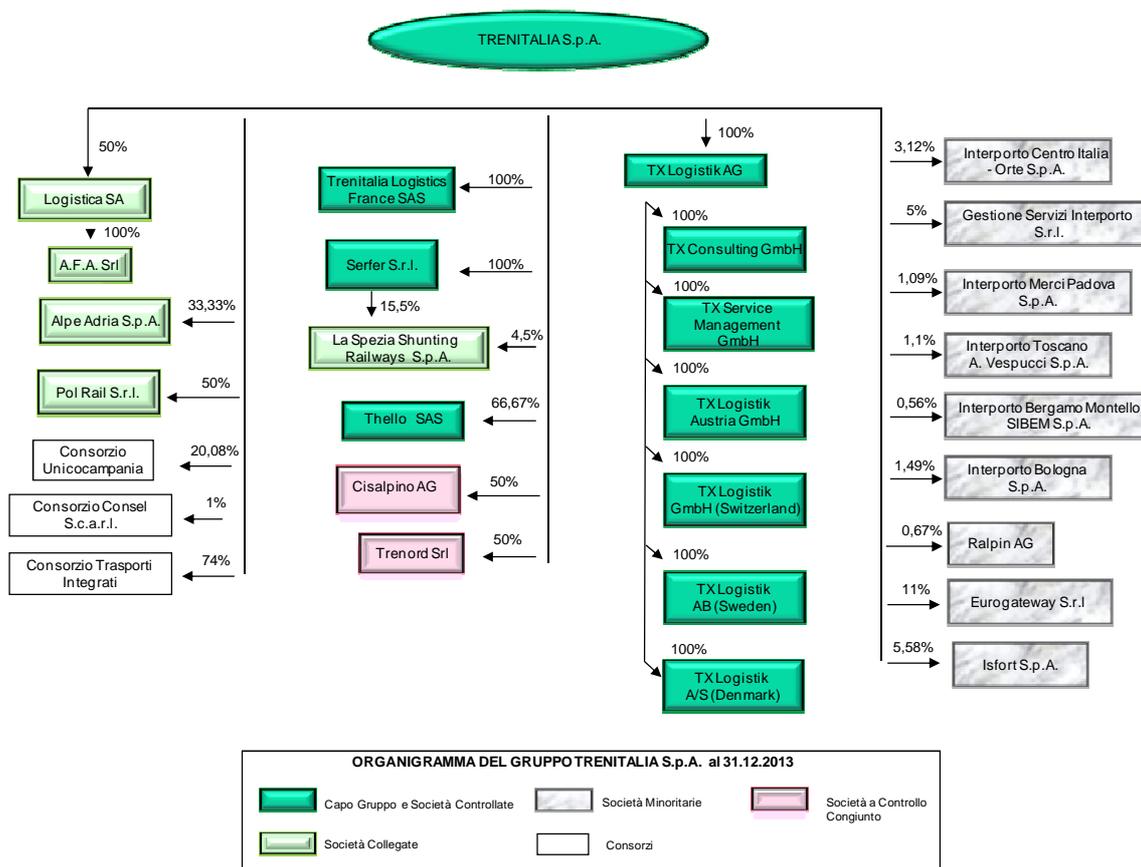
Le interrelazioni tra le Società del Gruppo e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali - ove del caso - ci si avvale anche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

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è stata attuata, ed è in via di conclusione una più razionale allocazione degli asset all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business dotando le stesse degli asset che sono ritenuti essenziali per il corretto esercizio delle loro attività industriali. Tale obiettivo si è al momento concretizzato attraverso alcune operazioni di scissione di cui la società ha dato atto nei precedenti suoi esercizi. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

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

IL GRUPPO TRENITALIA

Al 31 dicembre 2013 il Gruppo Trenitalia risulta così composto:



Nel corso del 2013 il portafoglio partecipativo di Trenitalia non ha subito significative variazioni; si segnala tuttavia che in data 27 novembre 2013 la società ha acquisito il 4,5% del capitale sociale della società La Spezia Shunting Railways S.p.A con la finalità di promuovere lo svolgimento del servizio ferroviario nel Porto di La Spezia. All'operazione ha partecipato anche la controllata Serfer che ha, invece, acquisito il 15,5% del capitale sociale. Si segnala, poi, che con decorrenza 1 gennaio 2014, la società ha esercitato il recesso dal Consorzio Unico Campania, pur continuando ad aderire al sistema tariffario integrato.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

Nel seguito si evidenziano i risultati economici dell'esercizio 2013 di Serfer S.r.l., TX Logistik AG, Cisalpino AG, Trenord S.r.l. e Thello S.a.s.

SERFER S.r.l.

(importi in €/000)

	2013	2012
Ricavi operativi	60.643	62.542
Costi	(56.806)	(58.774)
Margine Operativo lordo	3.837	3.768
Ammortamenti	(1.106)	(1.096)
Sval. e perdite /riprese di valore	(180)	(622)
Risultato operativo	2.551	2.050
Proventi ed Oneri Finanziari	(192)	(241)
Risultato prima delle imposte	2.359	1.809
Imposte sul reddito	(2.007)	(1.286)
Risultato netto	352	523

La società opera nel settore delle attività ferroviarie fornendo servizi di movimentazione, trazione ferroviaria, manutenzione materiale rotabile nonché progettazione, costruzione e manutenzione di raccordi ferroviari.

L'esercizio 2013 ha fatto registrare un decremento dei ricavi operativi complessivi di circa il 3%. Tale riduzione è caratterizzata da andamenti con segni opposti all'interno delle diverse aree di *business* in quanto, i servizi di manovra hanno fatto registrare un *trend* in forte sviluppo grazie anche alle sinergie sviluppate con le società del Gruppo, che ha portato nel corso dell'esercizio all'avvio di nuove attività nell'ambito del Trasporto Regionale, del settore Cargo di Trenitalia, di Trenord e di FS Logistica, mentre, i servizi di impresa ferroviaria hanno subito una riduzione riconducibile alla chiusura di alcune relazioni. Le restanti aree di *business* registrano, da una parte, un calo del fatturato nel settore costruzione raccordi e, dall'altra, una crescita in quello manutenzione mezzi di locomozione.

I costi operativi hanno fatto registrare una riduzione complessiva di circa il 3,3%, nell'ambito della quale si segnala un incremento del costo del lavoro di circa il 10,9%, dovuto: al maggior numero di risorse impiegate (incremento rispetto al 2012 di 59,2 Full Time Equivalent), destinate prevalentemente all'attività di manovra e agli incrementi contrattuali derivanti dall'entrata in vigore del CCNL della Mobilità. Invece, gli altri costi operativi registrano un decremento di circa il 14,2% dovuto prevalentemente alla diminuzione dei volumi di attività dell'area Impresa Ferroviaria e del comparto costruzione e manutenzione raccordi.

L'andamento economico della gestione ha consentito di consolidare i positivi risultati già conseguiti nell'esercizio precedente sia a livello di margine industriale (EBITDA Margin 6,3%) che di risultato operativo (EBIT Margin 4,2%). Il saldo della gestione finanziaria presenta un andamento in miglioramento al 2012.

Il risultato netto di esercizio risulta diminuito a causa del maggior carico fiscale, tale incremento è dovuto all'aumento sia dell'IRAP sia dell'IRES, oltre al fatto che, nel precedente esercizio, le imposte avevano beneficiato dell'agevolazione di 643 mila euro per effetto dell'applicazione della norma di cui al D.L. n. 2001/2011 riguardante la deducibilità dall'Ires dell'Irap per il periodo dal 2007 al 2011 afferente al costo del lavoro.

TX Logistik AG

(importi in €/000)

	2013	2012
Ricavi operativi	204.009	186.595
Costi	(199.198)	(180.156)
Margine Operativo lordo	4.811	6.439
Ammortamenti	(1.091)	(663)
Sval. e perdite /riprese di valore	(405)	65
Risultato operativo	3.316	5.841
Proventi ed Oneri Finanziari	(73)	143
Risultato prima delle imposte	3.243	5.985
Imposte sul reddito	(1.667)	(1.549)
Risultato netto	1.576	4.436

La società operante nel settore della logistica su scala europea è specializzata nell'ambito del trasporto ferroviario integrato, collocandosi tra i principali operatori ferroviari. Il gruppo TX possiede la licenza per l'esercizio dell'attività ferroviaria in Germania, Austria, Svizzera, Olanda, Svezia, Norvegia, Danimarca ed Italia e si propone al mercato con un servizio di logistica integrata a lunga distanza di alta qualità. Nel corso del 2013 il mercato europeo del trasporto ferroviario ha risentito ancora in modo significativo del perdurare delle difficili condizioni economiche, in tale contesto alcuni operatori hanno abbandonato il mercato, mentre altri sono stati posti sul mercato dai loro azionisti, non ritenendo più sostenibile le loro perdite cumulate. Nel 2013, pur nella difficile situazione economica dei mercati del trasporto europeo, la società ha perseguito i suoi obiettivi di crescita dei ricavi operativi (+9,3%), ponendosi sempre più come presenza significativa tra gli operatori indipendenti. L'esercizio 2013 è stato, poi, sostanzialmente caratterizzato da una forte competizione sui prezzi operata con grande forza soprattutto dall'incumbent tedesco nell'intento di recuperare quote di mercato. La società ha poi subito, tra l'altro, un significativo incremento dei costi (+10,5%) collegati al pedaggio e, soprattutto, all'energia elettrica derivante dall'utilizzo dell'infrastruttura tedesca. Nonostante tale situazione, le politiche e le azioni messe in atto dalla TX Logistik hanno portato alla chiusura dell'esercizio con un risultato netto di periodo positivo pari a 1,6 milioni di euro. La società, nel sostenere la sua crescita, ha messo in atto un attento processo di revisione della sua struttura e dei suoi processi interni ed ha, tra l'altro, avviato un importante processo di acquisizione di carri specializzati nel trasporto di semirimorchi riducendo, in tal modo, gli effetti della rilevante volatilità del prezzo di noleggio e assicurandosi la costante disponibilità della flotta; ha poi proseguito nella stabilizzazione del personale di

condotta limitando alle sole esigenze di punta l'utilizzo di personale interinale. Alla fine dell'esercizio in corso si sono potuti intravedere i primi segnali di una possibile stabilizzazione dello sviluppo economico, rappresentando per la TX Logistik una grande sfida e opportunità per il perseguimento dei suoi obiettivi di crescente competitività.

Cisalpino AG

(importi in €/000)

	2013	2012
Ricavi operativi	469	36.905
Costi	(697)	(6.972)
Margine Operativo lordo	(228)	29.933
Ammortamenti/svalut./acc.ti	-	(65.088)
Risultato operativo	(228)	(35.155)
Proventi ed Oneri Finanziari	1.115	13.997
Risultato prima delle imposte	887	(21.158)
Imposte sul reddito	(34)	23
Risultato netto	853	(21.135)

La società chiude l'esercizio con un risultato netto positivo di 853 mila euro. L'esercizio 2013 risulta non confrontabile con il 2012 in quanto quest'ultimo si è caratterizzato da un profilo di operatività differente che ha visto una prima parte dell'anno in cui la società ha avuto come attività il noleggio della flotta ETR 610 alle e società azioniste (SBB e Trenitalia) e da una seconda parte dell'anno nella quale, ha provveduto a trasferire la proprietà dei 14 rotabili (ETR 610), in modo paritetico ai due azionisti, con contestuale trasferimento del contratto originario di fornitura, dei relativi debiti residui e del debito finanziario assunto nei confronti di Eurofima. A seguito di quanto sopra la società si è svuotata di contenuti operativi, rendendo di fatto poco confrontabile i risultati dell'esercizio 2013 con quelli del 2012. La struttura del conto economico del 2013 si limita ad accogliere i costi di funzionamento della società. Il risultato netto positivo è riconducibile, quindi, sostanzialmente al contributo della gestione finanziaria per 1,1 milioni di euro derivante prevalentemente da proventi da cambio.

Si segnala, altresì, che non è stato ancora possibile procedere allo scioglimento e conseguente liquidazione della società in quanto sono ancora pendenti in giudizio due cause per incidenti occorsi a viaggiatori negli anni 2007 e 2008 i cui danni risultano coperti dall'assicurazione.

Nel mese di gennaio 2013 è stata data esecuzione alla delibera dell'Assemblea dei Soci del 2012 che ha deliberato la riduzione del capitale sociale per 134,7 Milioni di Euro. Inoltre, la Società ha provveduto al rilascio delle garanzie all'Agenzia delle Entrate italiane per il rimborso del credito IVA relativo agli anni 2007-2010 pari a circa 19,4 milioni di euro la cui liquidazione è attesa nel primo semestre dell'anno 2014.

In considerazione della prevista liquidazione della società sono venuti meno i presupposti della continuità aziendale, tuttavia, il bilancio è stato predisposto sulla base di criteri di valutazione in ipotesi di continuità,

poiché la maggior parte delle poste patrimoniali della società è costituita da liquidità, pertanto, non ci sono sostanziali differenze in esito ai criteri di valutazione.

Trenord S.r.l.

(importi in €/000)

	2013	2012
Ricavi operativi	759.770	733.054
Costi	(705.237)	(673.223)
Margine Operativo lordo	54.533	59.831
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(35.246)	(41.058)
Risultato operativo	19.287	18.773
Saldo gestione finanziaria	(5.113)	(4.451)
Risultato prima delle imposte	14.174	14.322
Imposte sul reddito	(14.074)	(11.139)
Risultato netto	100	3.183

La società, opera nel settore dei servizi per la mobilità delle persone prevalentemente nell'ambito territoriale della Regione Lombardia ovvero nei diversi ambiti territoriali stabiliti dal contratto di servizio sottoscritto con la Regione Lombardia in scadenza il 31 dicembre 2014.

La Giunta della regione Lombardia, nella seduta del 24 gennaio 2014, ha deliberato di approvare lo schema di "Atto integrativo e modificativo del Contratto di Servizio 2012-2014 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale", che integra il contratto in vigore alla data. Inoltre, sempre nella medesima delibera, la Regione Lombardia si è impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020, all'impresa ferroviaria Trenord s.r.l. sulla base delle condizioni previste dal Contratto di servizio vigente.

Nel corso del 2013 Trenord ha rafforzato ulteriormente il proprio programma d'esercizio, la produzione è passata da 38,2 a 39,9 mln di treni km con un aumento pari a circa il 4,6%. Tale incremento deriva prevalentemente dall'aumento del servizio offerto ma anche per la presenza nel 2012 degli effetti dei disservizi del mese di dicembre 2012. Gli indicatori di performance della qualità di servizio sono in peggioramento in quanto hanno risentito: degli effetti di trascinarsi dei disservizi del cambio orario di dicembre 2012, degli effetti dei lavori sulla rete ferroviaria in vista di Expo 2015 e dell'indisponibilità del materiale rotabile dedicato al passante ferroviario. Nel 2013 la società registra un Risultato Netto di 0,1 milioni di euro con un margine operativo lordo pari a 54,5 milioni di euro, in flessione rispetto al 2012 (-8,9%), mentre il risultato operativo si attesta su un valore pari a 19,3 milioni di euro, in crescita rispetto all'anno precedente (+2,7%). La consistenza del personale della Società ha raggiunto alla fine dell'esercizio 2013 le 4.207 unità.

Thello S.a.s.*(importi in €/000)*

	2013	2012
Ricavi operativi	38.218	28.736
Costi	(47.752)	(30.672)
Margine Operativo lordo	(9.534)	(1.936)
Ammortamenti/svalut./acc.ti	(259)	(190)
Risultato operativo	(9.793)	(2.126)
Proventi e oneri finanziari	6	-
Risultato operativo	(9.788)	(2.126)
Imposte sul reddito	(596)	(439)
Risultato netto	(10.384)	(2.565)

Nel 2013 Thello ha rivisto i collegamenti internazionali serviti: la relazione Parigi-Roma è stata prima svolta con 2 coppie di treni notturni al giorno che si sono affiancate al collegamento tra Venezia e Parigi. Da ottobre, poi, il collegamento Parigi-Roma è stato ridotto per poi essere chiuso a metà dicembre. Oggi la società effettua il solo collegamento Venezia-Parigi.

La società chiude l'esercizio con un risultato negativo di 10,4 milioni di euro,. In tale contesto il 23 dicembre 2013 la società ha aumentato il capitale sociale fino a 5,2 milioni di euro mediante versamento da parte dei soci di 3,7 milioni di euro (quota di competenza Trenitalia pari a 2,4 milioni di euro), contestualmente lo stesso capitale è stato ridotto a 1,5 milioni di euro per copertura delle perdite accumulate nei precedenti esercizi

Nel 2014 Thello sta rivedendo il suo perimetro di attività promuovendo una nuova forma di collegamento tra Parigi e Roma attraverso l'interscambio su Milano mettendo in connessione il suo servizio con il mondo delle Freccie.

AZIONI PROPRIE

Al 31 dicembre 2013 Trenitalia S.p.A. non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio azioni proprie e/o della società controllante, né direttamente, né tramite società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

Indagini e procedimenti giudiziari in corso

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

- Procedimento penale n.20758/2011 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma (originariamente n. 78261/2007 R.G.N.R.): il procedimento trae origine dalle denunce presentate da alcuni lavoratori in tema della sicurezza dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte delle carrozze; al riguardo La Procura della Repubblica ha reiterato la richiesta di archiviazione atteso che, anche a seguito delle ulteriori indagini svolte, non sono emersi elementi di prova utili per il proficuo esercizio dell'azione penale.
- Per il procedimento penale n. 11126/2012 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma il Pubblico Ministero ha avanzato richiesta di archiviazione del procedimento, motivata dal fatto che la vicenda è da ascrivere ad un complesso rapporto civilistico per cui non sembra possibile un utile esercizio dell'azione penale. il procedimento trae origine da una denuncia presentata dalla Pietro Mazzoni Ambiente S.p.A. (PMA) per "turbata libertà degli incanti", a seguito delle iniziative adottate da Trenitalia S.p.A. (risoluzione dei contratti e degli accordi quadro, nonché esclusione dalle offerte di gara) dopo l'accertamento di gravi inadempienze, da parte della PMA, nella gestione della pulizia dei convogli ferroviari. Le decisioni di Trenitalia S.p.A. sono state ritenute da PMA fondate su argomenti pretestuosi (inadempienze in realtà inesistenti o non correttamente valutate) e considerate solo uno strumento per evitare che determinate imprese si potessero aggiudicare ulteriori e nuovi appalti.
- Procedimento penale n. 2709/2009 R.G.N.R. della procura della Repubblica di Massa, il procedimento ha come oggetto i rapporti con la Società DELCA, specializzata nella presa in carico, stoccaggio e distruzione delle traversine ferroviarie acquisite da RFI S.p.A. e di cui Trenitalia S.p.A., attraverso la Divisione Cargo, ha reso esclusivamente il servizio di trasporto. La Procura della Repubblica, a seguito di stralcio dal procedimento originario, ha aperto il procedimento n. 3228/2011 R.G.N.R., che vede indagato l'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A. per l'ipotesi di reato di corruzione. Il procedimento si trova ancora in fase di indagini preliminari con proroga dei relativi termini concessa dal GIP del Tribunale di Massa.
- Procedimento penale n. 2317/2013 R.G.N.R. (stralcio del procedimento originario n. 3723/2012 R.G.N.R.) della Procura della Repubblica di Bergamo, il procedimento è stato avviato a seguito dell'incidente, avvenuto il 18 agosto 2010, durante la partenza del treno R 2098 dalla stazione di Treviglio, allorché due viaggiatori, nonostante fosse già stata azionata dal Capotreno la tele-chiusura delle porte, sono scesi dal treno in movimento forzando la porta di una carrozza. Il procedimento a carico dell'Amministratore Delegato si è definito con decreto di archiviazione emesso dal G.I.P. del tribunale "ritenuta l'infondatezza della notizia di reato in quanto gli elementi acquisiti nelle indagini preliminari non appaiono idonei a sostenere l'accusa in giudizio".

- Il procedimento penale n. 6305/09 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, è attualmente in fase dibattimentale a seguito del rinvio a giudizio di tutti gli imputati e degli enti incolpati ex D.Lgs. 231/2001, disposto dal Giudice dell'udienza preliminare il 18 luglio 2013, in accoglimento delle richieste formulate dal Pubblico Ministero in esito alle indagini preliminari. Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle Società del Gruppo FS Italiane, che peraltro sono coperte da idonee polizze assicurative.
- Il procedimento penale n. 491/2012 RGNR - n.956/2012 R.G. G.I.P. del Tribunale di Mondovì. Il procedimento trae origine da un infortunio occorso ad un capo treno nella stazione di Ceva (Cn), mentre svolgeva la sua attività lavorativa, rimasto vittima di un'aggressione da parte di un viaggiatore non identificato e vede indagato l'amministratore delegato per il reato di lesioni personali colpose gravi, commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Il G.I.P. ha autorizzato la proroga del termine per il compimento delle indagini preliminari richiesta dalla locale Procura della Repubblica.
- Il Procedimento penale 35874/13 R.G.N.R. Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma trae origini da presunte violazioni del D.Lgs 81/2008 connesse alle misure adottate dal 3 agosto 2010 al 24 gennaio 2011 a seguito dell'introduzione del modulo di condotta ad "agente unico/agente solo", per prevenire i rischi connessi ai casi di emergenza e/o primo soccorso che possono insorgere a seguito dell'utilizzazione di un solo macchinista. Le indagini inizialmente avviate dalla procura della Repubblica di Genova che ha poi trasmesso il fascicolo alla procura della Repubblica di Roma.
- In data 12 marzo 2014, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha notificato alla società il provvedimento di chiusura del procedimento "A/443 - NTV/FS/Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità". Il procedimento si è concluso senza alcun accertamento di infrazione a carico di Trenitalia e, conseguentemente, senza applicazione di alcuna sanzione.

Per le altre indagini e procedimenti giudiziari pendenti non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto esposto in bilancio 2012.

Decreto Legislativo n. 231/2001

Nel 2013 l'Organismo di Vigilanza della Società ha svolto l'attività di vigilanza sul funzionamento e l'osservanza del "Modello di organizzazione, gestione e controllo della Società" mediante l'analisi e il monitoraggio dei flussi informativi trasmessi dalle strutture societarie e lo svolgimento di verifiche mirate, con il supporto operativo della struttura Audit, presso alcune aree astrattamente considerate a rischio reato.

L'Organismo di Vigilanza ha seguito il completamento delle attività finalizzate all'aggiornamento del Modello, avviate nel 2012 a seguito dell'ampliamento dei reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D. Lgs. 231/2001 di cui al Decreto Legislativo 109 del 16 luglio 2012, con riferimento all'impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare, e alla Legge 190 del 6 novembre 2012, che ha apportato alcune modifiche ai reati di corruzione (induzione indebita a dare o promettere utilità e corruzione tra privati).

Il processo di aggiornamento del Modello si è concluso il 19 dicembre 2013, con l'approvazione del nuovo Modello di Trenitalia da parte del Consiglio di Amministrazione. Il Modello, del cui aggiornamento è stata data

ampia comunicazione tramite gli strumenti di informazione interni, è pubblicato sulla intranet aziendale e accessibile a tutti i dipendenti.

Nel corso dell'anno sono state erogate sessioni formative, in modalità e-learning, dirette a tutto il personale operante in attività astrattamente considerate a rischio di commissione dei reati presupposto della responsabilità amministrativa ex D. Lgs. 231/2001. In esito al corso di formazione è previsto il superamento di un test a certificazione dell'effettivo apprendimento.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter del Codice Civile

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

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

I risultati sono sostanzialmente in linea con il Piano d'Impresa 2011-2015.

I flussi di cassa operativi (prima degli investimenti) mostrano un saldo positivo nonostante significativi ritardi negli incassi provenienti da alcune regioni italiane. Il rispetto dei pagamenti avrebbe consentito alla Società di migliorare ulteriormente la sua generazione di cassa operativa e contenere gli oneri finanziari.

Come descritto nei fattori di rischio ai quali la società è esposta, è bene ricordare come il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza 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 dalla modifica degli equilibri di mercato a seguito dell'ingresso di nuovi operatori privati. I rischi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sono stati valutati nel Piano industriale della Società e riflessi nelle previsioni e nei piani; tali assunzioni sono coerenti con gli andamenti sino ad ora registrati e non si prevedono per il prossimo futuro andamenti tali da modificare tali trend. 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 nel settore Cargo. Tale settore è infatti particolarmente influenzato dall'andamento negativo dell'economia. La leva del prezzo potrebbe ancora costituire elemento di discriminazione tra i diversi operatori con un riflesso sulla marginalità della Divisione al fine di difendere il mercato contendibile.

La società sta portando a compimento un impegnativo piano di ristrutturazione del settore Cargo secondo le linee guida già delineate nel corso della seconda metà del 2009, tale piano dovrà portare il settore Cargo verso l'equilibrio economico complessivo.

I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con la regioni avranno riflessi nei periodi successivi al 2014.

Gli effetti dei piani di ristrutturazione previsti e sostanzialmente realizzati verso la fine del 2013, alla luce degli accordi sindacali siglati a fine luglio, pongono le basi per una ulteriore revisione della base-line dei costi operativi.

E' opportuno evidenziare che il mantenimento del piano di investimento deliberato negli anni precedenti comporta per la società rilevanti impegni finanziari. Le operazioni di ricapitalizzazione deliberate dal CDA di Trenitalia nel mese di settembre 2009, e solo in parte già realizzate, permetteranno un progressivo riequilibrio della struttura patrimoniale.

Alla luce delle considerazioni esposte la società potrà prevedere, per il 2014, il mantenimento dei risultati raggiunti nel corso del 2013.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il bilancio della Società, chiuso al 31 dicembre 2013, evidenzia un utile netto di euro 181.488.615, che si propone di destinare come segue:

- euro 9.074.431 a Riserva Legale
- euro 172.414.184 a Riserva di Utili Portati a Nuovo.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Bilancio di esercizio: prospetti contabili e note esplicative

Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria

(Euro)	Note	31.12.2013	31.12.2012
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	(6)	8.885.478.183	8.964.110.287
Attività immateriali	(7)	106.130.521	89.562.341
Attività per imposte anticipate	(8)	116.434.403	152.135.321
Partecipazioni	(9)	144.201.722	195.670.815
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	(10)	23.329.135	23.922.569
Altre attività non correnti	(11)	26.482.383	28.933.006
Totale attività non correnti		9.302.056.347	9.454.334.339
Rimanenze	(12)	686.857.910	660.905.867
Crediti commerciali correnti	(13)	1.880.905.804	2.098.621.410
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	(10)	16.609.354	2.352.173
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(14)	123.760.033	61.511.053
Crediti tributari	(15)	625.247	2.746.133
Altre attività correnti	(11)	62.657.890	193.969.357
Totale attività correnti		2.771.416.239	3.020.105.993
Totale attività		12.073.472.586	12.474.440.332
Patrimonio netto			
Capitale sociale	(16)	1.654.464.000	1.654.464.000
Riserva di valutazione	(16)	(225.465.493)	(343.416.330)
Altre riserve	(16)	199.859.139	189.537.922
Utili (perdite) portati a nuovo	(16)	106.473.559	(89.629.556)
Utile (Perdite) d'esercizio	(16)	181.488.615	206.424.332
Totale Patrimonio Netto		1.916.819.820	1.617.380.368
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	(17)	5.195.528.297	4.884.697.416
TFR e altri benefici ai dipendenti	(18)	952.227.122	1.094.217.685
Fondi rischi e oneri	(19)	144.605.997	278.448.713
Passività per imposte differite	(8)	118.544.242	107.361.364
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	(20)	174.634.972	248.874.260
Altre passività non correnti	(21)	80.598.396	25.916.808
Totale passività non correnti		6.666.139.026	6.639.516.246
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	(17)	423.594.686	740.870.121
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	(19)	3.963.453	1.549.147
Debiti commerciali correnti	(22)	1.622.122.560	1.989.329.908
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	(20)	804.339.208	870.755.565
Altre passività correnti	(21)	636.493.832	615.038.977
Totale passività correnti		3.490.513.740	4.217.543.718
Totale passività		10.156.652.766	10.857.059.964
Totale patrimonio netto e passività		12.073.472.586	12.474.440.332

Conto economico

(Euro)	Note	2013	2012
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e prestazioni	(23)	5.272.761.352	5.279.323.113
Altri proventi	(24)	225.014.274	218.665.431
Totale ricavi		5.497.775.626	5.497.988.544
Costi operativi			
Costo del personale	(25)	1.919.715.554	1.979.140.642
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(26)	385.907.241	382.770.989
Costi per servizi	(27)	2.063.270.032	2.010.685.170
Costi per godimento beni di terzi	(28)	129.521.162	151.468.450
Altri costi operativi	(29)	45.453.396	33.910.555
Costi per lavori interni capitalizzati	(30)	(431.367.920)	(410.185.222)
Totale costi		4.112.499.464	4.147.790.584
Ammortamenti	(31)	932.740.417	924.642.671
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(32)	20.833.449	7.324.533
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari		20.545.341	6.674.434
Rettifiche e riprese di valore su crediti		288.107	650.099
Accantonamenti		-	-
Risultato operativo		431.702.297	418.230.756
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	(33) (35)	26.324.883	14.548.962
Oneri finanziari	(34) (35)	195.605.715	216.781.574
Risultato prima delle imposte		262.421.464	215.998.144
Imposte sul reddito	(36)	80.932.849	9.573.812
Risultato del periodo delle attività continuative		181.488.615	206.424.332
Risultato netto d'esercizio		181.488.615	206.424.332

Prospetto di conto economico complessivo

(Euro)	2013	2012
Risultato netto del periodo	181.488.615	206.424.332
Altre componenti di conto economico complessivo		
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) del periodo al lordo dell'effetto fiscale:		
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	43.867.123	(174.612.481)
Effetto fiscale utili/(perdite) relativi ai benefici attuariali	(12.127.796)	46.972.281
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdite) del periodo se sono soddisfatte determinate condizioni al lordo dell'effetto fiscale:		
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	118.912.428	(52.292.829)
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	(32.700.918)	14.380.528
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	117.950.837	(165.552.501)
Totale conto economico complessivo dell'esercizio	299.439.452	40.871.831

Prospetto delle variazioni del patrimonio netto

Patrimonio Netto									
(Euro)	Capitale sociale	Riserve				Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utili (perdita) d'esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Riserve		Riserve di Valutazione					
		Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1 gennaio 2012	1.654.464.000	4.635.139	177.084.324	(173.353.541)	(4.510.289)	3.855.633	(238.180.293)	156.369.196	1.576.508.537
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		7.818.460				7.818.460	148.550.736	(156.369.196)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				(37.912.301)	(127.640.200)	(165.552.501)			(165.552.501)
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								206.424.332	206.424.332
Saldo al 31 dicembre 2012	1.654.464.000	12.453.599	177.084.324	(211.265.842)	(132.150.489)	(153.878.408)	(89.629.557)	206.424.332	1.617.380.368
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		10.321.217				10.321.217	196.103.115	(206.424.332)	-
Utile/(Perdite) complessivo rilevato di cui:									
<i>Utile/(Perdita) rilevato direttamente a patrimonio netto</i>				86.211.510	31.739.327	117.950.837			117.950.837
<i>Utile (Perdite) d'esercizio</i>								181.488.615	181.488.615
Saldo al 31 dicembre 2013	1.654.464.000	22.774.816	177.084.324	(125.054.332)	(100.411.162)	(25.606.354)	106.473.558	181.488.615	1.916.819.820

Rendiconto finanziario

Euro	2013	2012
Utile/(perdita) di esercizio	181.488.615	206.424.332
Ammortamenti	932.740.417	924.642.671
<i>Accantonamento fondi per rischi</i>	<i>27.961.307</i>	<i>175.262.106</i>
<i>Svalutazioni</i>	<i>24.024.495</i>	<i>6.687.434</i>
<i>Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti</i>	<i>21.780.069</i>	<i>38.666.222</i>
Accantonamenti e svalutazioni	73.765.871	220.615.762
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(23.464.564)	(7.903.264)
Variazione delle rimanenze	(25.952.043)	(6.248.326)
Variazione dei crediti commerciali	217.715.606	(414.833.929)
Variazione dei debiti commerciali	(367.207.348)	206.852.845
Variazione delle altre attività e passività	214.074.555	(125.352.405)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(159.389.717)	(294.210.416)
Pagamento benefici ai dipendenti	(119.903.508)	(106.588.488)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa	923.867.884	603.398.782
<i>Investimenti in immobilizzazioni materiali</i>	<i>(901.009.913)</i>	<i>(1.080.116.514)</i>
<i>Investimenti in immobilizzazioni immateriali</i>	<i>(49.535.553)</i>	<i>(40.432.373)</i>
<i>Investimenti in partecipazioni</i>	<i>(2.511.790)</i>	<i>(296.300)</i>
Investimenti al lordo dei contributi	(953.057.256)	(1.120.845.187)
<i>Contributi-Immobilizzazioni materiali</i>	<i>14.224.990</i>	<i>9.082.621</i>
Contributi	14.224.990	9.082.621
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni materiali</i>	<i>67.897.319</i>	<i>24.229.108</i>
<i>Disinvestimenti in immobilizzazioni immateriali</i>	<i>665.830</i>	<i>3.164.185</i>
<i>Disinvestimenti in partecipazioni</i>	<i>50.501.729</i>	<i>186.614</i>
Disinvestimenti	119.064.878	27.579.907
Variazione attività finanziarie	(13.663.746)	(2.369.093)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investime	(833.431.134)	(1.086.551.752)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	(90.885.901)	32.857.411
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	84.441.347	(4.636.180)
Variazione delle passività finanziarie	(6.423.809)	5.095.712
Flusso di cassa netto generato da attività finanziaria	(12.868.363)	33.316.943
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo	77.568.387	(449.836.027)
Disponibilità liquide a inizio periodo	(739.418.960)	(289.582.933)
Disponibilità liquide a fine periodo	(661.850.573)	(739.418.960)
C/C Intersocietario	(785.610.607)	(800.930.013)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	123.760.034	61.511.053

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. Premessa

Il presente bilancio civilistico relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (di seguito anche il "bilancio civilistico") è stato predisposto in conformità agli *International Financial Reporting Standards*, emanati dall'*International Accounting Standards Board*, adottati dall'Unione Europea ("EU-IFRS"). Occorre in particolare segnalare che Trenitalia S.p.A. 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

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

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

Gli Amministratori in data 26 marzo 2014 hanno approvato il progetto di bilancio di esercizio al 31 dicembre 2013 e, da tale data, viene messo a disposizione nei termini previsti dall'art. 2429 Codice Civile. Il presente bilancio sarà sottoposto per l'approvazione all'Assemblea in data 23 aprile 2014, entro i termini previsti dall'art. 2364 Codice Civile, e sarà depositato entro i termini previsti dall'art. 2435 Codice Civile. L'Assemblea ha il potere di apportare modifiche al presente bilancio. Ai fini di quanto previsto dal paragrafo 17 dello IAS 10, la data presa in considerazione dagli Amministratori nella redazione del bilancio è il 26 marzo 2014, data di approvazione del presente bilancio da parte del Consiglio di Amministrazione.

La Società ha optato per l'esenzione dalla redazione del bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto dal paragrafo 10 dello IAS 27. Il bilancio consolidato ad uso pubblico viene redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, indirizzo presso il quale è possibile ottenere tale documento nei termini e con le modalità previste dalla vigente normativa.

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

3. Criteri di redazione del bilancio

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

Come precedentemente indicato, il bilancio civilistico è stato predisposto in conformità agli EU-IFRS, intendendosi per tali tutti gli *International Financial Reporting Standards*, tutti gli *International Accounting Standards* (IAS), tutte le interpretazioni dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), precedentemente denominate *Standing Interpretations Committee* (SIC) adottati dall'Unione Europea e contenuti nei relativi Regolamenti U.E. pubblicati sino al 26 marzo 2014, 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 riportati nel presente documento. Si segnala inoltre che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

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 stata predisposta 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 ad operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società; inoltre a seguito dell'emendamento allo IAS 1- Presentazione del bilancio - la Società espone separatamente tutti i componenti presentati tra gli altri utili/(perdite) complessivi a seconda che essi possano essere o meno, riclassificati successivamente a conto economico;
- Il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il "metodo indiretto".

Il presente bilancio civilistico è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva nota 5 "Gestione dei rischi finanziari ed operativi".

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

4. Principi contabili applicati

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

Immobili, impianti e macchinari

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

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

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

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Materiale rotabile

- Componenti da ripristinare	15,4% - 20%
- Componenti ad usura	15,4% - 20%
- Restyling/Sicurezza Trainante	8%
- Restyling/Sicurezza Trainato	10%
- Componente base	4,3% - 3,3%
- Manutenzione di secondo livello capitalizzata	15,4% - 20%

- Manutenzione incrementativa (grandi interventi revamping) 5,5%

Terreni e fabbricati

- Terreni patrimoniali -

- Terreni strumentali -

- Fabbricati industriali e costruzioni leggere 2%

- Manutenzione incrementativa Fabb. Industriali 5%

- Migliorie su beni di terzi 20%

Impianti industriali

- Impianti di officina 5%

- Manutenzione incrementativa Impianti di officina 10%

Attrezzatura industriale

- Mezzi circolanti su strada e rotaia 7,5%

- Macchinari e attrezzatura 10%

- Mezzi di carico 10%

- Impianti di comunicazione 25%

Altri beni

- Autoveicoli 20% - 25%

- Mobili e arredi 12%

- Macchine d'ufficio ordinarie 12%

- Macchine d'ufficio elettroniche 20%

- Telefoni cellulari 20%

- Impianti specifici 12%

- Impianti generici 8%

- Attrezzatura varia e minuta 12%

- Apparecchiatura sanitaria 12,5%

- Migliorie su beni di terzi 20%

Attività immateriali

Le attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi maturati

durante e per lo sviluppo delle immobilizzazioni immateriali sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa e cioè sulla base della stimata vita utile. In particolare, nell'ambito della Società sono identificabili le seguenti principali attività immateriali:

(a) Concessioni, licenze e marchi

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

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

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

(b) Costi di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

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

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

Aliquote

Costi di sviluppo	20%
Software	20%

Riduzione di valore delle attività immateriali e materiali*i) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita*

A ciascuna data di riferimento del bilancio, è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le immobilizzazioni materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si 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* cui tale attività appartiene.

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

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

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

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

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

Strumenti finanziari

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 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 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 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 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 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. Gli elementi inclusi nelle disponibilità liquide sono valutati al *fair value* e le relative variazioni sono rilevate a conto economico.

Finanziamenti, debiti commerciali e altre passività finanziarie

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

Strumenti finanziari derivati

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

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

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

Se gli strumenti finanziari derivati si qualificano per la contabilizzazione secondo *l'hedge accounting*, si applicano i seguenti trattamenti contabili:

Cash flow hedge

Se uno strumento finanziario derivato è designato come copertura dell'esposizione alla variabilità dei flussi finanziari di un'attività o di una passività iscritta in bilancio o di un'operazione prevista altamente probabile, la porzione efficace degli utili o delle perdite derivanti dall'adeguamento al fair value dello strumento derivato è rilevata in una specifica riserva di patrimonio netto. L'utile o la perdita cumulato è stornata dalla riserva di patrimonio netto e contabilizzato a conto economico negli stessi esercizi in cui gli effetti dell'operazione oggetto di copertura vengono rilevati a conto economico. L'utile o la perdita 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 di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione del materiale rotabile, sono iscritte al minore valore tra il costo di acquisto e/o di produzione e il valore netto di realizzo. Il costo viene determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

La gestione contabile delle rimanenze di magazzino avviene con il metodo patrimoniale.

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

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

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

Benefici ai dipendenti

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

TFR e altri benefici ai dipendenti

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

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

In particolare, si segnala che la Società gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto ("TFR"). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art 2120 del Codice Civile, esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1° gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n.296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle forme pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 Benefici per i dipendenti, la natura di piani a contribuzione definite, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite. Il TFR comprende anche il Fondo Indennità di buonuscita dovuto al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.

La Società ha inoltre in essere un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla carta di libera circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, anche se in pensione, ed ai loro familiari, il diritto di usufruire

gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione di servizi ferroviari della Società.

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

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 quanto il risultato della prestazione può essere attendibilmente stimato.

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

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

Contributi pubblici

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

i) Contributi in conto impianti

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

ii) Contributi in conto esercizio

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

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 alle vigenti normative fiscali.

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

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

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

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 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 prima adozione

Il legislatore comunitario ha adottato alcuni principi contabili e interpretazioni, obbligatori a partire dal 1° Gennaio 2013, 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:

IFRS 13 – Misurazione del *fair value*

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 richiedono o permettono la valutazione al *fair value* o la presentazione di informazioni basate sul *fair value*, con alcune limitate esclusioni. Il principio ha richiesto altresì un'informativa più estesa sulla misurazione del *fair value* (gerarchia del *fair value*) rispetto a quella richiesta dall'IFRS 7.

La società ha adottato tale nuovo principio in modo prospettico dal 1° gennaio 2013.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

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 c.d. metodo del corridoio, richiedendo che tutti gli utili o perdite attuariali siano iscritti immediatamente nel prospetto di conto economico complessivo (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. L'emendamento prevede inoltre che le variazioni tra un esercizio e il successivo del fondo per benefici definiti e delle attività al servizio del piano debbano 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 risultanti all'inizio dell'esercizio, devono essere iscritti a conto economico come tali; gli utili e perdite attuariali che derivano dalla rimisurazione delle passività e attività devono essere iscritti nel prospetto di conto economico complessivo. Inoltre, il rendimento delle attività, incluso tra gli oneri finanziari netti come sopra indicato, deve 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'applicazione di queste variazioni del principio non ha comportato alcun effetto per la società in quanto i benefici ai dipendenti sono già trattati mediante iscrizione nel prospetto degli altri utili/(perdite) complessivi.

La società ha adottato tale emendamento in modo retrospettivo a partire dal 1° gennaio 2013.

IAS 1 – Presentazione del bilancio

In data 16 giugno 2011 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 1 – Presentazione del bilancio** che richiede alle imprese di raggruppare tutti i componenti presentati nel Prospetto degli Altri utili/(perdite) complessivi (*Other Comprehensive Income OCI*) a seconda che essi possano essere, o meno, riclassificati successivamente a conto economico.

La società ha adottato tale emendamento a partire dal 1° gennaio 2013.

IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative

In data 16 dicembre 2011 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti all'**IFRS 7 – Strumenti finanziari: informazioni integrative**. Tali emendamenti richiedono informazioni sugli effetti reali o potenziali delle compensazioni delle attività e passività finanziarie sulla situazione patrimoniale-finanziaria di un'impresa.

La società ha adottato tali emendamenti a partire dal 1° gennaio 2013.

IFRS 1 – Prima adozione degli *International Financial Reporting Standard*

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 neutilizzatori a quella dei soggetti che redigono da tempo il bilancio secondo i principi contabili internazionali.

Tale modifica non ha effetti sul bilancio della Società.

Annual Improvements to IFRSs: 2009-2011 Cycle

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 comportano un cambiamento nella presentazione, iscrizione e valutazione delle poste di bilancio, tralasciando quelle che determinano solo variazioni terminologiche o cambiamenti editoriali con effetti minimi in termini contabili, o quelle che hanno effetto su principi o interpretazioni non applicabili alla società:

- **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; se un'entità fornisce volontariamente informazioni aggiuntive le stesse possono essere raccolte anche in uno solo dei prospetti contabili obbligatori, per il quale, poi, devono essere fornite le relative note. 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**: si chiarisce che le imposte dirette sulle distribuzioni ai possessori di strumenti di capitale e sui costi di transazione sugli strumenti di capitale 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 società ha adottato tali modifiche a partire dal 1° gennaio 2013.

Principi omologati da parte dell'Unione Europea e non applicati in via anticipata dalla società

IFRS 10 – Bilancio consolidato

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 10 – Bilancio Consolidato** che sostituisce l'interpretazione SIC-12 Consolidamento – Società a destinazione specifica (società veicolo) e lo IAS 27 – Bilancio consolidato e separato,

il quale sarà ridenominato Bilancio separato e disciplinerà il trattamento contabile delle partecipazioni nel bilancio separato. Il nuovo principio individua un unico modello di controllo applicabile a tutte le imprese. Di seguito le principali novità:

- secondo l'IFRS 10 vi è un unico principio base per consolidare tutte le tipologie di entità, e tale principio è fondato 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);
- è 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 nel valutare 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 decisorio sta agendo come agente o principale, ecc..

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013. Tale principio non produce effetti in quanto non viene redatto il bilancio Consolidato di Trenitalia.

IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 11 – Accordi a controllo congiunto** che sostituisce l'interpretazione SIC-13 – Entità a controllo congiunto – Conferimenti in natura da parte dei partecipanti al controllo e lo IAS 31 – Partecipazioni in *joint venture*. L'IFRS 11, fermi restando i criteri per l'individuazione della presenza di un controllo congiunto, stabilisce i principi di rendicontazione contabile per le entità che sono parti di tali accordi, definendo come unico metodo di contabilizzazione quello del patrimonio netto ai fini del bilancio consolidato. 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*.

A seguito dell'emanazione del principio lo IAS 28 – Partecipazioni in società collegate e *joint venture* è stato emendato per comprendere nel suo ambito di applicazione, dalla data di efficacia del principio, anche le partecipazioni in imprese a controllo congiunto.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013. Tale principio non produce effetti in quanto non viene redatto il bilancio Consolidato di Trenitalia.

IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità

In data 12 maggio 2011 lo IASB ha emesso il principio **IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità** che è un nuovo e completo principio sulle informazioni addizionali da fornire nel bilancio consolidato per ogni tipologia di partecipazione, ivi incluse quelle in imprese controllate, in accordi a controllo congiunto, in imprese collegate, in società a destinazione specifica ed altre società veicolo non consolidate.

Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013. Tale principio non produce effetti in quanto non viene redatto il bilancio Consolidato di Trenitalia.

IAS 32 – Strumenti Finanziari: esposizione nel bilancio

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 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

IFRS 10 IFRS 11 IFRS 12 – Modifiche: guida alle disposizioni transitorie

In data 28 giugno 2012 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche all'**IFRS 10 - Bilancio consolidato**, all'**IFRS 11 - Accordi a controllo congiunto** e all'**IFRS 12 - Informativa sulle partecipazioni in altre entità**, risultanti dalle proposte contenute nell'*Exposure Draft* - Guida alle disposizioni transitorie pubblicata nel

dicembre 2011. Le modifiche prevedono in sostanza un alleggerimento nella fase di transizione ai nuovi principi, limitando l'obbligo di fornire informazioni comparative rettificate al solo esercizio comparativo precedente. Inoltre, per le informazioni relative alle entità strutturate non consolidate, le modifiche sopprimono l'obbligo di presentare informazioni comparative per gli esercizi precedenti alla data in cui l'IFRS 12 è applicato per la prima volta. Le modifiche sono applicabili dagli esercizi che decorrono dal 1° gennaio 2014 con possibilità di applicazione anticipata dal 1° gennaio 2013.

IFRS 10 IFRS 12 IAS 27 – *Investment entity*

In data 31 ottobre 2012 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti ai principi **IFRS 10 – Bilancio Consolidato**, **IFRS 12 – Informativa sulle partecipazioni in altre entità** e **IAS 27 – Bilancio 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.

IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie

In data 29 maggio 2013 lo IASB ha emesso un emendamento allo **IAS 36 – Informativa sul valore recuperabile delle attività non finanziarie**. L'emendamento disciplina l'informativa da fornire sul valore recuperabile delle attività che hanno subito una riduzione di valore, se tale importo è basato sul *fair value* al netto dei costi di vendita.

L'emendamento è applicabile dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione

In data 27 giugno 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo **IAS 39 – Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione, intitolati "Novazione dei derivati e continuità dell'*hedge accounting*"**. Le modifiche permettono di continuare l'*hedge accounting* nel caso in cui uno strumento finanziario derivato, designato come strumento di copertura, sia novato a seguito dell'applicazione di legge o regolamenti al fine di sostituire la controparte originale per garantire il buon fine dell'obbligazione assunta e se sono soddisfatte determinate condizioni.

La stessa modifica sarà inclusa nell'IFRS 9 – Strumenti finanziari. Tali emendamenti sono applicabili dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014, con possibilità di applicazione anticipata.

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 dei seguenti principi contabili ed emendamenti:

IFRS 9 – Strumenti finanziari

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato il principio **IFRS 9 – Strumenti finanziari** il quale 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 finora dallo IAS 39. Per le passività finanziarie, invece, la principale modifica 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 ad una 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 più nel conto economico. Si segnala che l'omologazione del presente principio è attualmente sospesa.

IFRIC 21 – Prelievi

In data 20 maggio 2013 lo IASB ha emesso l'interpretazione **IFRIC 21 – Tributi**, la quale costituisce un'interpretazione dello IAS 37 – Accantonamenti, passività ed attività potenziali. L'IFRIC 21 chiarisce quando un'entità deve rilevare una passività per il pagamento di tributi imposti dal governo, ad eccezione di quelli già disciplinati da altri principi (es. IAS 12 – Imposte sul reddito).

Uno dei requisiti richiesti dallo IAS 37 per l'iscrizione di una passività è rappresentato dall'esistenza di un'obbligazione attuale in capo alla società quale risultato di un evento passato (fatto vincolante). L'interpretazione chiarisce che il fatto vincolante, che dà origine ad una passività per il pagamento del tributo, risiede nella normativa di riferimento dalla quale scaturisce il pagamento dello stesso.

L'IFRIC 21 è efficace dagli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2014.

IAS 19 – Benefici ai dipendenti

In data 21 novembre 2013 lo IASB ha emesso alcuni emendamenti allo **IAS 19 – Benefici ai dipendenti**, intitolati "Piani a benefici definiti: i contributi dei dipendenti", con l'obiettivo di semplificare la contabilizzazione dei contributi che sono indipendenti dal numero di anni di servizio prestato, come, ad esempio, quelli che vengono calcolati in base ad una percentuale fissa dello stipendio. Tali emendamenti sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento ***Annual Improvements to IFRSs: 2010-2012 Cycle***, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, in risposta ad otto questioni affrontate durante il ciclo 2010-2012. I principi inclusi in questo ciclo sono: IFRS 2 IFRS 3 IFRS 8 IFRS 8 IFRS 13 IAS 7 IAS 16/38 IAS 24. Tali modifiche sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle

Il 12 dicembre 2013 lo IASB ha pubblicato il documento **Annual Improvements to IFRSs: 2011-2013 Cycle**, che recepisce le modifiche ai principi nell'ambito del processo annuale di miglioramento degli stessi, in risposta a quattro questioni affrontate durante il ciclo 2011-2013. I principi inclusi in questo ciclo sono: IFRS 1 IFRS 3 IFRS 13 IAS 40. Tali modifiche sono applicabili dal 1° luglio 2014 con possibilità di applicazione anticipata.

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

ii) Ammortamenti

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

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.

vi) Settori operativi

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

5. Gestione dei rischi finanziari ed altri fattori di rischio

RISCHI FINANZIARI

Le attività svolte dalla Società la espongono a varie tipologie di rischi che includono il rischio di mercato (rischio 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.

Rischio di credito

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

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

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

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

La seguente tabella riporta la esposizione al rischio di credito della Società:

	31.12.2013	31.12.2012
Crediti commerciali correnti	2.111.791	2.318.843
Fondo svalutazione	(230.886)	(220.353)
Crediti commerciali correnti al netto del fondo svalutazione	1.880.906	2.098.490
Altre attività correnti	51.413	175.593
Fondo svalutazione	(1.671)	(2.027)
Altre attività correnti al netto del fondo svalutazione	49.742	173.566
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.329	23.923
Fondo svalutazione	-	-
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	23.329	23.923
Altre attività non correnti	21.629	24.079
Fondo svalutazione	-	-
Altre attività non correnti al netto del fondo svalutazione	21.629	24.079
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	123.760	61.511
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	16.609	2.352
Fondo svalutazione	-	-
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati) al netto del fondo svalutazione	16.609	2.352
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	2.115.975	2.383.922

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

	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	1.438.144	1.529.979
Clienti ordinari	171.663	259.983
Istituti finanziari	22.750	22.750
Altri debitori	359.659	509.699
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.992.215	2.322.411
	31.12.2013	31.12.2012
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni	72,19%	65,88%
Clienti ordinari	8,62%	11,19%
Istituti finanziari	1,14%	0,98%
Altri debitori	18,05%	21,95%
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	100%	100%

La società, in considerazione della tipologia di attività, annovera tra i suoi crediti i corrispettivi dei contratti di servizio verso le Regioni e lo Stato ed i crediti verso clienti ordinari che in misura preponderante sono originati dal rapporto con la clientela Cargo. La tipologia dei crediti della Società, nella sostanza, è quindi in buona parte riconducibile ad enti governativi e pubblici, quali il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e le Regioni. Per gli altri crediti sono in vigore procedure specifiche che tendono a minimizzare il rischio di insolvenza del creditore attraverso la valutazione del grado di affidamento, in particolare per i grandi clienti

Cargo. La possibilità di eccedere oltre il limite di fido è dato solo alle società che rilasciano adeguate coperture fidejussorie. Pertanto il rischio di credito, rappresentato dall'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni da parte dei propri debitori, è sensibilmente ridotto.

La seguente tabella fornisce una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2013 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti ed esposte escludendo le disponibilità liquide e mezzi equivalenti:

31.12.2013						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	612.323	540.769	171.787	133.796	-	1.458.675
Fondo Svalutazione	(3.901)	-	-	(16.631)	-	(20.531)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	608.423	540.769	171.787	117.165	-	1.438.144
Clienti ordinari (lordo)	137.288	23.367	172.741	26.887	-	360.283
Fondo Svalutazione	(1.144)	-	(164.051)	(23.426)	-	(188.620)
Clienti ordinari (netto)	136.145	23.367	8.690	3.461	-	171.663
Istituti finanziari				22.750		22.750
Altri debitori (lordo)	271.438	25.714	14.667	70.212	1.033	383.064
Fondo Svalutazione	(1.677)	-	-	(21.728)	-	(23.405)
Altri debitori (netto)	269.761	25.714	14.667	48.485	1.033	359.659
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.014.328	589.849	195.144	191.861	1.033	1.992.215

31.12.2012						
	Scaduti da					Totale
	Non scaduti	0-180	180-360	360-720	oltre 720	
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (lordo)	724.708	435.859	164.766	217.629	-	1.542.963
Fondo Svalutazione	(3.901)	-	-	(9.084)	-	(12.984)
Pubblica Amministrazione, Stato Italiano, Regioni (netto)	720.808	435.859	164.766	208.545	-	1.529.979
Clienti ordinari (lordo)	179.769	47.238	165.322	48.643	-	440.972
Fondo Svalutazione	(1.086)	-	(155.844)	(24.059)	-	(180.988)
Clienti ordinari (netto)	178.683	47.238	9.478	24.584	-	259.983
Istituti finanziari				22.750		22.750
Altri debitori (lordo)	393.545	58.489	12.504	73.568	-	538.106
Fondo Svalutazione	(2.272)	-	-	(26.135)	-	(28.407)
Altri debitori (netto)	391.273	58.489	12.504	47.433	-	509.699
Totale esposizione al netto del fondo svalutazione	1.290.763	541.587	186.748	303.313	-	2.322.411

I crediti verso Pubbliche Amministrazioni sono prevalentemente riferiti a crediti verso le Regioni e verso il Ministero dell'Economia e Finanza per contratto di Servizio pari rispettivamente a circa 1.205 milioni di euro e 246 milioni di euro, di cui circa il 58% risulta già scaduto. Di particolare rilievo sono i crediti scaduti verso la Regioni: Lazio (circa 254 milioni di euro), Campania (circa 196 milioni di euro) e Piemonte (circa 168 milioni di euro).

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. Come espresso nel paragrafo precedente la società vanta considerevoli crediti verso lo Stato e le Regioni i quali non sono incassati nei tempi dovuti. Tuttavia la seppur lenta liquidazione degli stessi da parte dello Stato e delle Regioni permette alla Società di gestire le esigenze finanziarie derivanti dalla necessità di dover onorare le scadenze dei debiti a medio-lungo termine previste nell'esercizio 2014. A tal fine la Società dispone di linee di credito, su base *committed e non*, messe a disposizione dalla Capogruppo e a valere nello specifico per Trenitalia per far fronte a temporanee esigenze di liquidità e partecipa al sistema di *cash pooling* del Gruppo Ferrovie dello

Stato Italiane per ottimizzare la liquidità. L'ammontare complessivo delle linee di credito, *committed*, e non è pari a circa 130 milioni di Euro.

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

31/12/2013	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	6 mesi o meno	6-12 mesi	1-2 anni	2-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate							
Finanziamenti da banche	2.075.596	2.209.943	122.805	163.568	368.799	930.576	624.195
Finanziamenti da soci	3.543.527	4.078.812	144.476	31.280	291.557	1.362.779	2.248.720
Debiti commerciali	1.622.123	1.622.123	1.622.123	-	-	-	-
Passività finanziarie	785.611	785.611	785.611	-	-	-	-
Totale	8.026.857	8.696.489	2.675.015	194.848	660.356	2.293.355	2.872.915
Passività finanziarie derivate							
Derivati su tasso di interesse	193.364	181.015	44.390	40.786	64.289	30.288	1.262
Totale	193.364	181.015	44.390	40.786	64.289	30.288	1.262

31/12/2012	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							
Finanziamenti da banche	2.158.926	2.289.730	47.594	47.317	286.466	1.112.194	796.159
Finanziamenti da soci	3.466.642	3.791.937	60.991	606.529	22.135	888.755	2.213.527
Debiti commerciali	1.989.330	1.989.330	1.989.330	-	-	-	-
Passività finanziarie	801.342	801.342	801.342	-	-	-	-
Totale	8.416.240	8.872.339	2.899.257	653.846	308.601	2.000.949	3.009.686
Passività finanziarie derivate							
Derivati su tasso di interesse	318.288	305.679	60.337	60.978	84.979	94.739	4.646
Totale	318.288	305.679	60.337	60.978	84.979	94.739	4.646

Nelle tabelle seguenti sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2012, esposte in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni ed oltre i 5 anni:

31/12/2013	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	2.075.596	274.554	1.227.708	573.334
Finanziamenti da Soci	3.543.527	149.040	1.426.026	1.968.461
Debiti commerciali	1.622.123	1.622.123		
Passività finanziarie	785.611	785.611		
Totale	8.026.857	2.831.328	2.653.734	2.541.795

31/12/2012	Valore contabile	Entro 12 mesi	1-5 anni	Oltre 5 anni
Passività finanziarie non derivate				
Finanziamenti da banche	2.158.926	83.926	1.337.708	737.292
Finanziamenti da Soci	3.466.642	656.944	822.121	1.987.577
Debiti commerciali	1.989.330	1.989.330		
Passività finanziarie	801.342	801.342		
Totale	8.416.240	3.531.542	2.159.829	2.724.869

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

Rischio di mercato

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

Rischio di tasso d'interesse

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

A seguito di quanto deliberato dal CdA di Trenitalia a partire dal 2005 e con successive deliberazioni è stata definita una policy di gestione del rischio di tasso. La policy, aggiornata nel corso del 2013, consiste nella:

- copertura fino al 50% del debito a medio/lungo termine attraverso strumenti derivati *plain vanilla* su tasso di interesse che abbiano una durata pari a quella dell'operazione;
- continuo monitoraggio del restante 50% al fine di cogliere ulteriori opportunità di copertura sul breve periodo;

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

L'implementazione della strategia ha consentito alla Società di contenere il costo del debito, comprensivo dello spread di credito, al di sotto del 3% negli ultimi 3 esercizi.

Al 31 dicembre 2013 la quota di indebitamento a medio lungo termine con oneri finanziari fissi ovvero coperti fino alla scadenza dell'operazione risulta prossima al 50%.

Con riferimento alla porzione di debito non coperto fino a scadenza, sono attualmente in essere operazioni di copertura di durata più limitata e con efficacia tra il secondo semestre del 2013 ed il secondo semestre del 2015. Una quota pari al 70% di tale debito è oggetto di *hedging* attraverso *Interest Rate Collar* ed il restante 30% attraverso *Interest Rate Cap*.

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

La tabella seguente riporta il dettaglio dei finanziamenti a medio/lungo termine (inclusa 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:

	Valore contabile	Flussi finanziari contrattuali	Quota corrente	1 e 2 anni	2 e 5 anni	oltre 5 anni
Tasso variabile	5.727.505	6.214.910	1.214.011	633.855	2.185.613	2.181.431
Tasso fisso	677.228	859.456	33.728	26.501	107.743	691.484
Saldo al 31 dicembre 2013	6.404.733	7.074.366	1.247.739	660.356	2.293.356	2.872.915
Tasso variabile	6.350.532	6.796.005	1.561.675	298.771	1.965.903	2.969.656
Tasso fisso	76.377	87.003	2.098	9.830	35.046	40.029
Saldo al 31 dicembre 2012	6.426.909	6.883.008	1.563.773	308.601	2.000.949	3.009.685

La tabella seguente riporta l'incidenza dei finanziamenti a medio/lungo termine (inclusa la quota a breve) e le passività finanziarie correnti e non correnti esclusi gli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi definiti:

	31.12.2013	31.12.2012
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	89,43%	98,81%
Tasso fisso	10,57%	1,19%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	14,96%	13,95%
Tasso variabile protetto	57,68%	48,77%
Tasso fisso	27,36%	37,28%

La società non contabilizza attività o passività finanziarie a tasso fisso al *fair value* rilevato a conto economico e non designa gli strumenti derivati (*interest rate swap*) come strumenti di copertura secondo il modello di copertura del *fair value*. Conseguentemente, eventuali variazioni dei tassi di interesse alla data di chiusura del bilancio non avrebbero effetti sul conto economico.

Si riporta di seguito una *sensitivity analysis* che evidenzia gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione degli oneri finanziari qualora si fosse verificata una variazione, in aumento o in diminuzione, di 50 *basis point* dei tassi di interesse Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2013:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	26.791	(26.791)
<i>Net Cash Flow</i> da operazioni di copertura	(21.398)	23.109
Totale	5.393	(3.682)

Si osserva come un aumento degli oneri finanziari sul debito a tasso variabile sia parzialmente compensato da una riduzione dei flussi netti da derivati di copertura (e viceversa).

Si riporta altresì una sensitività che evidenzia gli effetti di uno *shift* parallelo di 50 *basis point* in aumento e in diminuzione della curva dei tassi *swap* rilevata al 31 dicembre 2013 sul *fair value* degli strumenti derivati di copertura:

	Shift + 50 bps	Shift - 50 bps
<i>Fair value</i> derivati di copertura	40.472	(42.962)
Totale	40.472	(42.962)

Rischio di cambio

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

Si rileva che la Società ha in essere finanziamenti denominati in franchi svizzeri per un importo complessivo di CHF 81 milioni come riportato nella tabella sottostante:

	31/12/2013		31/12/2012	
	Controvalore EUR	CHF	Controvalore EUR	CHF
Debiti verso società del Gruppo	65.982	81.000	67.097	81.000
Esposizione lorda nello Stato Patrimoniale	65.982	81.000	67.097	81.000
Contratti a termine su cambi	-	-	-	-
Esposizione netta	65.982	81.000	67.097	81.000

Gestione del capitale proprio

L'obiettivo della Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale è principalmente quello di salvaguardare la continuità aziendale in modo da garantire la protezione e l'incremento del valore per l'azionista e benefici agli altri portatori di interesse.

Attività e passività finanziarie per categoria

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

31 dicembre 2013	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.329		
Altre attività non correnti	26.482		
Crediti commerciali correnti	1.880.906		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	16.609		
Disponibilità liquide	123.760		
Crediti tributari	625		
Altre attività correnti	62.958		
Finanziamenti a medio/lungo termine		5.195.528	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		174.635	174.635
Altre passività non correnti		80.598	
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine		423.595	
Debiti commerciali correnti		1.622.123	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		804.339	18.729
Altre passività correnti		636.494	
<hr/>			
31 dicembre 2012	Crediti e finanziamenti attivi	Debiti e finanziamenti passivi	di cui Derivati di copertura
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	23.923		
Altre attività non correnti	28.933		
Crediti commerciali correnti	2.098.621		
Attività finanziarie correnti (inclusi derivati)	2.352		
Disponibilità liquide	61.511		
Crediti tributari	2.746		
Altre attività correnti	193.969		
Finanziamenti a medio/lungo termine		4.884.697	
Passività finanziarie non correnti (inclusi derivati)		248.874	248.874
Altre passività non correnti		25.917	
medio/lungo termine		740.870	
Debiti commerciali correnti		1.989.330	
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)		870.756	69.414
Altre passività correnti		615.039	

ALTRI FATTORI DI RISCHIO

Rischi di business

Il trasporto passeggeri sulla media e lunga distanza, come evidenziato nel Bilancio 2012, 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 il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. Per questo la società ha avviato importanti azioni che gli permettano di rispondere alle aspettative dei clienti tra cui: il rinnovo della flotta a partire dal 2015 con i nuovi treni AV, il potenziamento dell'offerta AV, la diversificazione dei livelli di servizio in luogo delle classi, il miglioramento dei 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 del nuovo operatore privato che ha iniziato ad operare in maniera via via crescente sulle direttrici Alta Velocità Roma Venezia e Torino Salerno. I rischi operativi derivanti dall'ingresso del nuovo operatore sul settore dell'Alta Velocità allo stato, presentano un profilo coerente con le assunzioni effettuate nel Piano industriale della Società. La coerenza di tali assunzioni è inoltre funzione dell'andamento del mercato della mobilità e dei livelli di eventuali sollecitazioni dello stesso attraverso l'ulteriore leva del prezzo dove, nel ricorrere la fattispecie citata, vi potrebbero essere riflessi sul livello di redditività.

Nel corso del 2013 hanno dispiegato i loro effetti le variazioni normative del 2012 che prevedevano l'obbligo, poi abrogato dalla sentenza della Corte Costituzionale n.199 del 20 luglio 2012, per le Regioni di mettere a gara il servizio di trasporto Regionale al termine della scadenza dei contratti vigenti. Tuttavia l'apertura alle gare, pur non essendo più obbligatoria, è comunque ammessa e alcune Regioni hanno confermato la loro volontà di procedere in tal senso. Nel corso dell'anno, infatti, alcune Regioni (Emilia Romagna, Toscana, Veneto e Umbria) hanno comunicato che, alla scadenza del contratto, non intendono rinnovarlo e procederanno ad avviare le procedure di gara per l'assegnazione dei servizi ferroviari, mentre, nel corso del primo quadrimestre 2014 è già prevista la pubblicazione del bando di gara per il Friuli Venezia Giulia. In altre Regioni sono stati, invece, attivati i tavoli per il rinnovo dei contratti di servizio in scadenza. I possibili effetti derivanti dal mancato rinnovo dei contratti di servizio con le Regioni, che avranno riflessi nei periodi successivi al 2014, non sono al momento prevedibili e gli stessi vanno comunque considerati quali rischi attribuibili ad una società che opera sul libero mercato. Sul rischio del mancato rinnovo dei contratti, la società ha messo in atto, nella stipula dei contratti di servizio, idonee protezioni a salvaguardia degli investimenti effettuati. E' del tutto evidente come tale incertezza si rifletta sui piani aziendali e sugli impegni che la società

ha assunto con le Regioni nella definizione dei contratti di servizio con particolare riguardo alle somme da destinare agli investimenti.

La crisi della finanza pubblica, che si sta manifestando con particolare gravità sugli enti locali, potrebbe determinare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio. Tuttavia, Trenitalia ha firmato contratti con le Regioni italiane che prescindono dalle modalità attraverso le quali le Regioni stesse potranno reperire le necessarie fonti di finanziamento per il servizio, ciò non di meno, l'incertezza che domina l'intero settore e la ristrettezza delle risorse a disposizione ha indotto le Regioni a riduzioni di offerta, nel corso dell'esercizio, che gli stessi contratti consentono. Tali processi, seppur compresi all'interno della capacità di adattamento della società, sono però in palese contrasto, da un lato, con le esigenze di mobilità che i territori manifestano, dall'altro, con un benché minimo criterio di programmazione che il settore ferroviario impone in relazione ai tempi per la realizzazione dei piani di investimento che possano accompagnare lo sviluppo dell'offerta.

I rischi di mercato continuano ad essere particolarmente evidenti nel settore Cargo, settore fortemente influenzato dall'andamento negativo dell'economia con una pesante riduzione della produzione industriale. La leva del prezzo è elemento di discriminazione tra i diversi operatori e le diverse tipologie di trasporto in un mercato in forte contrazione. In questo scenario è proseguito nella Divisione Cargo sia il complesso processo di razionalizzazione della struttura operativa in vista della riorganizzazione dei processi che consentirà di attuare il piano di ristrutturazione aziendale che è stato disegnato al fine di raggiungere una maggiore efficienza e competitività in termini di costo del servizio sia portando avanti l'azione di penetrazione sul mercato francese con l'autoproduzione dei traffici per il settore cerealicolo, auto e siderurgico.

Rischi operativi

La Società, come già evidenziato nel Bilancio 2012, si avvale di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, allo stesso tempo si avvale sempre di produttori esterni per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. 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 loro fonti di finanziamento.

Sono tuttora soggette a monitoraggio le diverse problematiche rilevate su commesse importanti che hanno generato, in special modo nel passato, contenzioso con i fornitori ma che soprattutto hanno creato difficoltà operative all'esercizio e in alcuni casi pesanti disservizi.

In alcuni casi si è provveduto alla risoluzione dei contratti per inadempienza degli stessi fornitori attivando l'escussione delle polizze fideiussorie poste a garanzia dei contratti. E' del tutto evidente che la generale crisi del mercato del credito si è riflessa pesantemente anche sulle aziende della subfornitura ferroviaria creando, in alcuni casi, forti tensioni sui costruttori il cui livello dimensionale, talvolta, è anche di piccole/medie dimensioni.

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

Rischi legali e contrattuali

Non si segnalano significativi rischi legali o contrattuali rispetto a quelli già evidenziati nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2012 che derivano prevalentemente dai contenziosi che la società ha in essere con diverse parti quali fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi vengono predisposte disposizioni/accantonamenti dopo aver stimato la rispettiva probabilità di verifica dei rischi contrattuali e legali. L'attuale utilizzazione di questi accantonamenti dipende da quando il rischio si materializza nella misura in cui era stata stimata.

Al riguardo si segnalano, in particolare:

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

Informativa sullo Stato Patrimoniale

6. Immobili, impianti e macchinari

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili, impianti e macchinari al 31 dicembre 2013 con le relative movimentazioni dell'esercizio. Nel corso del 2013 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

ATTIVITA' MATERIALI						
	Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale	Impianti e macchinari	Attrezzatura industriale e commerciale	Altri beni	Immobilizzazioni in corso e acconti	Totale
Costo storico	1.976.470	13.810.819	165.316	375.854	821.110	17.149.569
Ammortamenti e perdite di valore	(595.569)	(6.898.336)	(112.832)	(318.292)	(12.448)	(7.937.477)
Contributi	-	(398.451)	-	(76)	(2.846)	(401.373)
Consistenza al 01.01.2012	1.380.901	6.514.032	52.484	57.486	805.816	8.810.719
Investimenti				64	1.080.053	1.080.117
Passaggi in esercizio	28.950	938.391	6.457	38.366	(1.010.604)	1.560
Ammortamenti	(22.900)	(842.900)	(11.720)	(20.275)		(897.795)
Perdite di valore		(6.190)				(6.190)
Alienazioni e dismissioni		(11.331)	(8)	(16)	(4.971)	(16.326)
Altri movimenti						-
Variazione contributi		(3.981)			(5.101)	(9.082)
Altre riclassifiche	23.518	(23.518)		1.107		1.107
Totale variazioni	29.568	50.471	(5.271)	19.246	59.377	153.391
Costo storico	2.028.938	14.714.361	171.765	415.375	885.588	18.216.027
Ammortamenti e perdite di valore	(618.469)	(7.747.426)	(124.552)	(338.567)	(12.448)	(8.841.462)
Contributi	-	(402.432)	-	(76)	(7.947)	(410.455)
Consistenza al 31.12.2012	1.410.469	6.564.503	47.213	76.732	865.193	8.964.110
Investimenti				72	900.937	901.009
Passaggi in esercizio	15.539	928.200	7.507	34.277	(986.405)	(882)
Ammortamenti	(23.736)	(841.351)	(11.478)	(22.857)		(899.422)
Perdite di valore		(12.524)	(18)	(2)	(7.392)	(19.936)
Alienazioni e dismissioni*		(8.014)	(1)	(1.117)		(9.132)
Incrementi dei contributi di periodo		(10.669)			(3.556)	(14.225)
Altri movimenti					(35.853)	(35.853)
Altre riclassifiche**			-		(191)	(191)
Totale variazioni	(8.197)	55.642	(3.990)	10.373	(132.460)	(78.632)
Costo storico	2.044.477	15.634.547	179.271	448.607	764.076	19.070.978
Ammortamenti e perdite di valore	(642.205)	(8.601.301)	(136.048)	(361.426)	(19.840)	(9.760.820)
Contributi	-	(413.101)	0	(76)	(11.503)	(424.680)
Consistenza al 31.12.2013	1.402.272	6.620.145	43.223	87.105	732.733	8.885.478
Alienazioni e dismissioni*						
Decrementi costo storico da alienaz. e dismis.		(246.049)	(49)	(8.883)		(254.981)
Decrementi f.do ammortamento per dismis.		131.887	48	7.766		139.701
Decrementi svalutazioni per dismissioni		106.148				106.148
Totale alienazioni e dismissioni	-	(8.014)	(1)	(1.117)	-	(9.132)
Riclassifiche**						
Variazione costo storico per ridassifiche					(191)	(191)
Variazioni f.do ammortamento per ridassifiche						-
Variazioni svalutazioni per ridassifiche						-
Totale riclassifiche	-	-	-	-	(191)	(191)

Le movimentazioni più significative dell'esercizio hanno riguardato:

- Gli investimenti pari a 901.009 mila euro sono riconducibili principalmente al materiale rotabile per 829.280 mila euro (comprensivo degli acconti per acquisto materiale rotabile) e ad altri investimenti in impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche per 71.657 mila euro. In particolare per gli investimenti sul materiale rotabile si segnala che è stato completato il progetto di acquisto di locomotive leggere E464 ed il progetto di ristrutturazione dei convogli AV secondo il nuovo modello di offerta basato sui quattro nuovi livelli di servizio. Proseguono le attività sui progetti per l'acquisto delle carrozze Doppio-Piano e dei nuovi elettrotreni AV "Frecciarossa 1000", sui progetti di ristrutturazione delle carrozze Piano Ribassato e sui progetti di adeguamento della flotta carri alle nuove normative tecniche. Per un'analisi più dettagliata si rinvia alla Relazione sulla Gestione, paragrafo "Investimenti";
- i passaggi in esercizio per 986.405 mila euro riguardanti in particolar modo il materiale rotabile sia per nuove acquisizioni, quali carrozze Doppio Piano (151 milioni di euro), locomotive E464 ed E403 (39 milioni di euro) ed un ETR170 (9 milioni di euro), che interventi di manutenzioni incrementative (445 milioni di euro) e interventi di restyling e revamping (234 milioni di euro). Nell'ambito degli altri beni si segnala il passaggio in esercizio delle Emettitori e validatrici (18 milioni di euro) e hardware (14 milioni di euro);
- gli ammortamenti evidenziano la quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività materiali;
- le perdite di valore pari a 19.936 mila euro sono riconducibili essenzialmente alla svalutazione di quattro ETR 450 che nel 2014 non saranno più utilizzati (10.812 mila euro), alla svalutazione di impianti d'officina (2.003 mila euro) ed altri investimenti non più rispondenti ai requisiti previsti dalla società (7.392 mila euro);
- le alienazioni e dismissioni pari a 9.132 mila riguardano essenzialmente le immobilizzazioni non più utilizzabili nel ciclo produttivo;
- gli altri movimenti, pari a 35.853 mila euro, evidenziano la riduzione delle immobilizzazioni in corso e acconti riconducibile alla chiusura, nel corso del 2013 dei contratti relativi all'attrezzaggio "SCMT – Sistema Controllo Marcia Treno", con regolazione con il fornitore delle partite creditorie e debitorie collegate.

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

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

TIPOLOGIA DEL BENE	Rivalutaz. Legge n.2 del 28/01/2009	
	Rivalutaz. Al lordo ammortamenti	
	2008	2013
Terreni	50.878	50.878
Fabbricati	139.100	124.495
	189.978	175.373

La rivalutazione suesposta, in base all'art. 5 del DM n. 162/2001, è stata applicata al solo costo storico, costituendo in contropartita una riserva di rivalutazione in sospensione d'imposta al netto del valore del fondo imposte differite passive, fondo che viene rilasciato a conto economico in relazione alla ripresa a tassazione degli ammortamenti non deducibili.

7. Attività immateriali

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività immateriali al 31 dicembre 2013 con le relative movimentazioni intercorse. Nel corso del 2013 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata di dette attività.

ATTIVITA' IMMATERIALI				
	Costi di sviluppo	Concess., licenze, marchi e dir. simili	Imm. in corso e acconti	Totale
Costo storico	12.908	413.775	6.954	433.637
Ammortamenti e perdite di valore	(10.272)	(338.682)	(26)	(348.980)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
Consistenza al 01.01.2012	677	74.665	6.928	82.270
Investimenti			40.432	40.432
Passaggi in esercizio	217	38.285	(40.062)	(1.560)
Ammortamenti	(190)	(26.658)		(26.848)
Perdite di valore			(460)	(460)
Alienazioni e dismissioni			(3.164)	(3.164)
Altre riclassifiche		(1.108)		(1.108)
Totale variazioni	27	10.519	(3.254)	7.292
Costo storico	13.125	452.060	4.160	469.345
Ammortamenti e perdite di valore	(10.462)	(366.448)	(486)	(377.396)
Contributi	(1.959)	(428)		(2.387)
Consistenza al 31.12.2012	704	85.184	3.674	89.562
Investimenti			49.536	49.536
Passaggi in esercizio	93	41.755	(40.966)	882
Ammortamenti	(222)	(33.096)		(33.318)
Perdite di valore			(57)	(57)
Alienazioni e dismissioni*		(666)		(666)
Altre riclassifiche**			191	191
Totale variazioni	(129)	7.993	8.704	16.568
Costo storico	13.219	493.149	12.921	519.097
Ammortamenti e perdite di valore	(10.684)	(399.544)	(543)	(410.580)
Contributi	(1.959)	(428)	-	(2.387)
Consistenza al 31.12.2013	576	93.177	12.378	106.130
Alienazioni e dismissioni*				
Decrementi costo storico da alienazioni e dismissioni		(1.187)		(1.187)
Decrementi f.do ammortamento per dismissioni		384		384
Decrementi svalutazioni per dismissioni		137		137
Totale alienazioni e dismissioni	-	(666)	-	(666)
Riclassifiche**				
Variazione costo storico per riclassifiche			191	191
Variazioni f.do ammortamento per riclassifiche				-
Variazioni svalutazioni per riclassifiche				-
Totale riclassifiche	-	-	191	191

I movimenti dell'esercizio 2013 sia per "Investimenti" (49.536 mila euro) che per "Passaggi in esercizio" (40.966 mila euro) sono riconducibili essenzialmente al "Software". Gli investimenti in tale ambito hanno riguardato il proseguimento delle attività relative:

- all'implementazione della piattaforma commerciale integrata "PICO" per l'integrazione dei diversi canali di vendita e lo sviluppo Infomobilità;
- alla realizzazione sul sistema SIM, Sistema Informativo Merci, di una piattaforma integrata a supporto del ciclo attivo e del traffico della Divisione Cargo;
- alla realizzazione del sistema CRM- Customer Relationship Management per la gestione integrata della clientela e per offrire un elevato livello di servizio in ottica multi-canale,
- allo sviluppo della Piattaforma di Produzione (PdP) per la modifica e aggiornamento dell'orario ferroviario, impiego di personale, programmazione della manutenzione negli impianti di Manutenzione Corrente e la gestione del traffico ferroviario nell'ambito delle sale operative.

Gli ammortamenti, pari a 33.318 mila euro, si riferiscono alla quota rilevata a conto economico nell'esercizio secondo le aliquote definite per le attività immateriali.

Test di *impairment* per unità generatrici di flussi finanziari

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

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

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

I flussi di cassa, per l'esercizio 2013, sono stati determinati sulla base delle migliori informazioni disponibili al momento dell'elaborazione basandoli sui dati previsionali del Budget 2014 e sui valori dell'ultimo Piano Industriale 2015 -2017, mentre per l'anno 2018, non essendo disponibili dati di Piano, si è provveduto ad un trascinamento dei dati del 2017.

Il Valore Terminale è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita normalizzati. Nel calcolo del Valore Terminale si è fatto anche riferimento ad investimenti "normalizzati" definiti in ipotesi di condizioni stabili per ogni CGU sulla base delle previsioni di lungo periodo. Ai fini della determinazione del Valore Terminale definito sulla base del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione si sono

considerati tassi medi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 2%.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (*Weighted Average Cost of Capital*) valutato per ciascuna CGU.

Nel seguito si riportano i valori utilizzati ai fini del test:

CGU	Capitale investito netto (€/Mln)	Tasso di attualizzazione (WACC)	Growth Rate
Passeggeri M/Lpercorrenza	3.337	7,1 %	2%
Passeggeri Regionale	5.354	7,1 %	2%
Cargo	745	9,0 %	2%
Totali	9.436		

Dal confronto tra il capitale investito delle singole CGU ed il valore attualizzato dei flussi di cassa più il suo *terminal value (Value in Use)*, non sono emerse perdite di valore.

8. Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Nei prospetti di seguito sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite al 31 dicembre 2013 con le relative movimentazioni avvenute durante l'esercizio.

	31.12.2012	Incr.(decr.) con imp. a CE	Altri Movimenti	31.12.2013
Attività per imposte anticipate				
- Valutazione strumenti finanziari	80.135		(32.701)	47.434
- Imposte anticipate su perdite pregresse	72.000	(3.000)		69.000
Totale	152.135	(3.000)	(32.701)	116.434
Passività per imposte differite				
- Differenze di valore su imm. materiali e immateriali	121.285	(819)		120.466
- TFR e altri benefici ai dipendenti	(14.432)		12.128	(2.304)
- Altre partite: Fondo Oneri Officine	508	(126)		382
Totale	107.361	(945)	12.128	118.544
Saldo	(44.774)	2.055	44.829	2.110

Le imposte anticipate presentano un decremento complessivo di 35.701 mila euro di cui: 32.701 mila euro sono relativi alla valutazione al *fair value* delle operazioni di copertura dei rischi di variabilità dei tassi di interesse con contropartita a patrimonio netto mentre 3.000 mila euro sono relativi alla differenza tra il rilascio a conto economico della quota 2013 delle imposte anticipate su perdite pregresse (43.975 mila euro) e l'adeguamento del credito per le perdite ritenute "recuperabili" negli esercizi 2014 e 2015 sulla base dei risultati positivi attesi (40.975 mila euro).

Le perdite fiscali già trasferite al consolidato di gruppo, per le quali Trenitalia ha ancora il diritto di fruire della relativa compensazione finanziaria prevista dalla procedura di Gruppo (nel limite dell'80% del reddito imponibile) e non ancora "utilizzate" al 31 dicembre 2013, ammontano a circa 1.393.000 mila euro. Tale valore include le perdite fiscali per le quali è stato determinato l'effetto dell'iscrizione di imposte anticipate come sopra indicato.

Nell'ammontare complessivo delle perdite fiscali al momento trasferite al consolidato di gruppo, non si è ancora tenuto conto della rideterminazione delle perdite fiscali di periodo originate dalla istanza di rimborso dell'IRES, per la maggior deduzione dell'IRAP, relativa alle spese per il personale dipendente ed assimilato (art. 2, comma 1-quater, Decreto Legge n. 201/2011).

Le passività per imposte differite, pari a 118.544 mila euro, registrano un incremento netto di 11.183 mila euro. Tale incremento è dovuto essenzialmente all'adeguamento del fondo a seguito dell'iscrizione dell'utile attuariale sui benefici ai dipendenti (TFR) con imputazione a patrimonio netto (12.128 mila euro), parzialmente compensato dal rilascio a conto economico delle imposte differite, iscritte negli anni precedenti, per 945 mila euro, come dettagliato in tabella.

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

9. Partecipazioni

Si riportano, di seguito, le tabelle delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'anno 2013.

	Valori netti al 31.12.2012	Valori netti al 31.12.2013	Fondo svalutazione cumulato al 31.12.2013
Partecipazioni in			
Imprese controllate	99.542	98.535	1.013
Imprese a controllo congiunto	93.569	43.101	-
Imprese collegate	1.607	1.613	648
Altre imprese	953	953	3.470
	195.671	144.202	5.131

Di seguito le variazioni nell'anno 2012:

	Valore Netto 31.12.2011	Acquisizioni/Sot- toscrizioni	Acquisizioni/ Rimborsi	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclassifiche	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2012	Fondo svalut. cumulato
Partecipazioni in imprese controllate	98.535		256			751	99.542	6
Serfer Srl	7.088						7.088	
TX Logistik AG	91.410						91.410	
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37						37	6
Thello S.a.S.	-		256			751	1.007	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	94.319					(751)	93.569	-
Cisalpino AG	55.509						55.509	
Trenord Srl	38.060						38.060	
Trenitalia Veolia Transdev S.a.S.	750					(751)	-	
Partecipazioni in imprese collegate	1.789		40		(35)	(187)	1.607	642
Pol Rail Srl	1.522						1.522	568
East Rail Srl in liquidazione	18		40		(35)		23	74
Alpe Adria SpA	44						44	
Logistica S.A.	19						19	
FS Formazione SpA in liquidazione	187					(187)		
Altre Imprese	957				(4)		953	3.470
Eurogateway S.r.l.	75						75	
Centro Merci Orte	24						24	28
Consorzio Unico Campania	28						28	
Gestione Servizi Interporto	77						77	
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-						-	3.329
Interporto Padova	316						316	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci	129						129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35						35	89
Interporto Bologna	204						204	
Verona Cargo Center in liquidazione	4				(4)			10
Consel S.c.a.r.l.	1						1	
Ralpin AG	20						20	
Consorzio Trasporti Integrati	10						10	
Isfort	34						34	14
	195.600		296		(39)		(187)	4.118

Di seguito le variazioni nell'anno 2013:

	Valore Netto 31.12.2012	Acquisizioni/ Sottoscriz.	Acquisizioni/ Riduzioni	Svalutazioni /ripristini di valore	Riclas.	Altri movimenti	Valore Netto 31.12.2013	Fondo svalutaz. cumulato al 31.12.2013
Partecipazioni in imprese controllate	99.542	2.467	(2.467)	(1.007)			98.535	1.013
Serfer Srl	7.088						7.088	
TX Logistik AG	91.410						91.410	
Trenitalia Logistik France S.a.S.	37						37	6
Thello S.a.S.	1.007	2.467	(2.467)	(1.007)				1.007
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	93.569		(50.468)				43.101	
Cisalpino AG	55.509		(50.468)				5.041	
Trenord Srl	38.060						38.060	
Partecipazioni in imprese collegate	1.607	45	(34)	(5)			1.613	648
Pol Rail Srl	1.522						1.522	569
Logistica S.A.	19						19	
Alpe Adria SpA	44						44	
East Rail Srl in liquidazione	23			(5)			18	79
La Spezia Shunting Railways SpA		45	(34)				11	
Altre Imprese	953						953	3.470
Eurogateway S.r.l.	75						75	
Centro Merci Orte	24						24	28
Consorzio Unico Campania	28						28	
Gestione Servizi Interporto	77						77	
ICF intercontainer Interfrigo in liquidazione	-						-	3.329
Interporto Padova	316						316	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci	129						129	
Interporto Bergamo Montello-Sibem	35						35	89
Interporto Bologna	204						204	
Verona Cargo Center in liquidazione	-						-	10
Consel S.c.a.r.l.	1						1	
Ralpin AG	20						20	
Consorzio Trasporti Integrati	10						10	
Isfort	34						34	14
	195.671	2.512	(52.969)	(1.012)	-	-	144.202	5.131

Da segnalare:

- la rideterminazione del valore di carico della partecipazione in Cisalpino AG per 50.468 mila euro, a seguito della riduzione del Capitale Sociale della società deliberata dall'assemblea dei soci che prelude allo scioglimento e conseguente liquidazione della società;
- la svalutazione della partecipazione in Thello S.a.s. per 1.007 mila euro tenuto conto del perdurare dei risultati negativi d'esercizio, dopo aver partecipato all'aumento del capitale sociale e contestuale riduzione per copertura perdite pregresse (2.467 mila euro), di cui si è già detto nella Relazione sulla Gestione;
- l'allineamento del valore della partecipazione al Patrimonio Netto di East Rail Srl;
- l'acquisizione della società La Spezia Shunting Railways SpA per 45 mila euro, di cui 11 mila euro versati al momento della sottoscrizione e 34 mila euro per debiti per decimi da versare.

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

Sede	Capitale Sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2013	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2013 (b)	Differenza (b) - (a)
Partecipazioni in imprese controllate							
Serfer Srl	Genova, Via Rolla 22r	5.000	352	9.531	100%	9.531	7.088 (2.443)
TX Logistik AG	Bad Honnef, Rhondarfer Str. 85	286	1.576	17.631	100%	17.631	91.409 73.778
Trenitalia Logistik France S.a.S.	Paris, 182 rue Lafayette	43	11	56	100%	56	38 (18)
Thello S.a.S.	Paris, 15 rue des Sablons	1.500	(10.384)	(9.563)	67%	(6.376)	0 6.376
						98.535	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto							
Cisalpino AG (*)	Bern, Fabrikstrasse 35	82	853	38.956	50%	19.478	5.041 (14.437)
Trenord S.r.l.	Milano, Via P. Paleocapa 6	76.120	100	74.296	50%	37.148	38.060 912
						43.101	
Partecipazioni in imprese collegate							
La Spezia Shunting Railways SpA (**)	La Spezia, Via del Molo 1	1.000	0	1.000	4,5%	45	11 (34)
Pol Rail Srl	Roma, Via Scalo S. Lorenzo 16	2.000	407	3.613	50%	1.807	1.522 (285)
East Rail Srl in liquidazione	Trieste, Via Ghega 1	130	(17)	54	32%	17	18 1
Alpe Adria SpA (***)	Trieste, Via S.Caterina da Siena 1	120	20	172	33%	57	44 (13)
Logistica S.A.	Clichy la Garenne Cedex, Cap West 7/9 Allées d l'Europe	37	310	3.104	50%	1.552	18 (1.534)
						1.613	
TOTALE						143.249	

(*) cambio franco svizzero - medio 2013: 1,2307; al 31/12/2013: 1,2274

(**) società costituita in data 27 novembre 2013 non operativa

(***) valori stimati al 31/12/2013

Di seguito vengono analizzate le variazioni positive più significative tra il valore di carico e il patrimonio netto di pertinenza delle partecipazioni:

- in TX Logistik AG la differenza positiva è da ritenersi pienamente recuperabile in quanto riflette la capacità reddituale della società stimata sul piano industriale della stessa.
- in Thello S.a.s., in conseguenza delle difficoltà di prevedere un recupero delle perdite nel breve periodo, si è proceduto a svalutare la partecipazione (1.007 mila euro) e ad effettuare l'accantonamento a fondo rischi per 6.376 mila euro pari alla quota di pertinenza del patrimonio netto negativo.

Si precisa che per la società La Spezia Shunting Railways S.p.A. la differenza tra valore di carico e patrimonio netto di pertinenza (34 mila euro) è rappresentato dal debito verso la società per decimi da versare.

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

	% di possesso	Attività correnti	Attività Non Correnti	Totale attività	Passività correnti	Passività non correnti	Totale passività	Ricavi	Costi	Utile/(perdita)
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Gisalpino AG (**)	50%	172.015	5.741	177.756	4.492	-	4.492	63.965	85.100	(21.135)
Trenord S.r.l.	50%	299.558	187.709	487.267	319.011	94.508	413.519	737.107	733.924	3.183
Partecipazioni in imprese collegate										
Pol Rail Srl	50%	8.745	330	9.075	5.404	3.671	9.075	19.504	19.018	486
East Rail Srl in liquidazione	32%	96	1	97	25	72	97	10	27	(16)
Alpe Adria SpA	33,33%	9.957	56	10.013	9.799	62	9.861	37.425	37.410	15
Logistica S.A.	50%	788	2.762	3.550	755	1	756	247	564	(317)
31.12.2012										
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto										
Gisalpino AG (**)	50%	21.530	18.580	40.111	1.155	-	1.155	2.184	1.331	853
Trenord S.r.l.	50%	341.241	240.142	581.383	409.959	171.425	581.384	760.433	760.333	100
Partecipazioni in imprese collegate										
Pol Rail Srl	50%	8.385	75	8.460	4.648	3.812	8.460	26.562	26.155	407
East Rail Srl in liquidazione	32%	77	-	77	23	54	77	2	19	(17)
Alpe Adria SpA	33,33%	nd	nd	-	nd	nd	-	nd	nd	nd
Logistica S.A.	50%	842	3.080	3.922	816	1	817	603	293	310
31.12.2013										

(**) valori in euro

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

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

	Valore contabile								
	31.12.2013			31.12.2012			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Attività finanziarie									
- Crediti per finanziamenti	23.329	16.609	39.938	23.923	2.352	26.275	(594)	14.257	13.663
	23.329	16.609	39.938	23.923	2.352	26.275	(594)	14.257	13.663

L'incremento di questa voce è dovuto ai crediti correnti ed attribuibile, essenzialmente, al saldo positivo del conto corrente di corrispondenza intrattenuto con la società Trenord S.r.l. (15.919 mila euro).

La tabella seguente riassume la composizione dei crediti per finanziamenti:

	Credito Residuo					
	31.12.2013			31.12.2012		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Verso Banche	579		579	833	-	833
Trenord Srl	22.750	15.919	38.669	22.750	3	22.753
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	-	340	340	340	1.999	2.339
Logistica SA	-	350	350	-	350	350
Totale	23.329	16.609	39.938	23.923	2.352	26.275

11. Altre attività non correnti e correnti

Tale voce è così composta:

	31.12.2013			31.12.2012			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del gruppo		16.111	16.111		136.054	136.054		(119.943)	(119.943)
Crediti per IVA verso controllante	4.851	2.557	7.408	4.851	6.593	11.444		(4.036)	(4.036)
Crediti per consolidato fiscale		10.341	10.341		13.926	13.926		(3.585)	(3.585)
Altri crediti per IVA	3		3	3	7	10		(7)	(7)
Altre amministrazioni dello Stato	20.831	7.210	28.041	23.098	5.729	28.827	(2.267)	1.481	(786)
Debitori diversi e ratei/risconti	797	28.110	28.907	981	33.687	34.668	(184)	(5.577)	(5.761)
Totale	26.482	64.329	90.811	28.933	195.996	224.929	(2.451)	(131.667)	(134.118)
Fondo svalutazione		(1.671)	(1.671)		(2.027)	(2.027)		356	356
Totale netto fondo svalutazione	26.482	62.658	89.140	28.933	193.969	222.902	(2.451)	(131.311)	(133.762)

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

- crediti di natura non commerciale verso società del gruppo, pari a 16.111 mila euro, per un'informativa di dettaglio sulle operazioni con le stesse si rinvia al paragrafo sulle parti correlate. Al riguardo si precisa che il decremento rispetto all'esercizio precedente, pari a 119.943 mila euro si riferisce essenzialmente alla regolazione finanziaria del credito verso la controllata Cisalpino a seguito dell'accollo del debito finanziario verso Eurofima (117.420 mila euro) ;
- crediti per IVA verso la controllante, pari a 7.408 mila euro. La riduzione di detti crediti rispetto all'esercizio precedente (4.036 mila euro) è dovuta alle liquidazioni IVA periodiche dell'esercizio 2013;
- credito verso la controllante per consolidato fiscale, pari ad euro 10.341 mila euro. Il credito si è ridotto essenzialmente per la regolazione patrimoniale del carico fiscale IRES di competenza 2013 (10.994 mila euro);
- crediti verso Altre amministrazioni dello Stato, pari a 28.041 mila euro relativi a crediti verso il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per contributi correlati al progetto Autostrada Ferroviaria Alpina (di cui 20.831 mila euro di quota non corrente e 7.007 mila euro di quota corrente);
- altri crediti, pari a 28.907 mila euro, che includono: crediti verso gli Istituti previdenziali e di sicurezza sociale (5.716 mila euro); crediti verso il personale (3.461 mila euro), crediti diversi verso i distributori dei biglietti per traffico regionale (7.117 mila euro), anticipi a fornitori (6.770 mila euro) e altri crediti minori (5.046 mila euro).

Si precisa che il valore recuperabile dei crediti verso terzi è stato adeguato dal corrispondente fondo svalutazione crediti (1.671 mila euro).

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

	31.12.2013			31.12.2012			Differenze		
	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale	Non Correnti	Correnti	Totale
Nazionali	26.482	61.165	87.647	28.933	67.874	96.807	(2.451)	(6.709)	(9.160)
Paesi dell'area euro		2.242	2.242		7.315	7.315		(5.073)	(5.073)
Regno Unito		12	12		26	26		(14)	(14)
Altri paesi europei (UE non euro)		199	199		7	7		192	192
Altri paesi europei non UE		711	711		120.773	120.773		(120.062)	(120.062)
Altri Paesi					1	1		(1)	(1)
	26.482	64.329	90.811	28.933	195.996	224.929	(2.451)	(131.667)	(134.118)

12. Rimanenze

Le rimanenze risultano così composte:

	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	893.995	873.152	20.843
Fondo svalutazione	(216.181)	(218.601)	2.420
Valore netto	677.814	654.551	23.263
Cespiti radiati da alienare	20.907	16.496	4.411
Fondo svalutazione	(11.863)	(10.141)	(1.722)
Valore netto	9.044	6.355	2.689
Totale Rimanenze	686.858	660.906	25.952

L'incremento è dovuto essenzialmente alle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo che rispetto all'esercizio precedente evidenziano un incremento di 20.843 mila euro riconducibile, prevalentemente, agli acquisti di nuovi componenti riparabili. Anche il valore netto aumenta a seguito della riduzione del fondo svalutazione (2.420 mila euro) che deriva dall'effetto combinato dell'utilizzo per circa 19 milioni di euro a copertura delle rottamazioni di materiale di scorta effettuate, parzialmente compensato dall'accantonamento rilevato per 17 milioni di euro in applicazione delle procedure di svalutazione adottate dalla società. I cespiti radiati da alienare, al netto del relativo fondo, rappresentano il presumibile valore di realizzo stimato dalle strutture che gestiscono tali asset.

13. Crediti commerciali correnti

I crediti commerciali sono così dettagliati:

	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Clienti ordinari			
- Clienti	192.727	227.772	(35.045)
- Clienti per irregolarità di viaggio	167.555	153.666	13.889
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	115.549	121.199	(5.650)
Ferrovie Estere	29.344	27.604	1.740
Ferrovie in concessione	6.362	9.004	(2.642)
Agenzie e altre aziende di trasporto	24.760	26.828	(2.068)
Crediti da Contratto di Servizio:			
- Contratto di Servizio verso le Regioni	1.089.903	1.077.448	12.455
- Contratto di Servizio verso lo Stato	246.013	398.121	(152.108)
Crediti verso società del Gruppo	239.579	277.332	(37.753)
Totale	2.111.792	2.318.974	(207.182)
Fondo svalutazione	(230.886)	(220.353)	(10.533)
Totale netto fondo	1.880.906	2.098.621	(217.715)

Il decremento dei crediti rispetto all'esercizio precedente pari a 217.715 mila euro, è sostanzialmente ascrivibile all'effetto combinato:

- dell'incremento dei crediti verso le Regioni (12.455 mila euro) per contratti di servizio locale passeggeri, a seguito dell'allungamento dei tempi di liquidazione dei corrispettivi;
- della diminuzione, a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nel corso dell'esercizio, di crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) per il Contratto di servizio pubblico per 152.108 mila euro;
- del decremento dei crediti verso le società del Gruppo per 37.753 mila euro, a seguito della migliore regolazione finanziaria avvenuta nel corso dell'esercizio. Per un'informazione di dettaglio sulle operazioni con le stesse, si rinvia all'allegato delle parti correlate.

Si segnala che nel corso del 2013, per una migliore esposizione, alcuni clienti sono stati riclassificati dalla voce "Clienti ordinari" a "Amministrazioni dello Stato e altre pubbliche amministrazioni". Per un confronto omogeneo si è proceduto ad operare analoga riclassifica nei valori del 2012 per un importo di 59.535 mila euro.

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

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

	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Nazionali	2.053.913	2.250.174	(196.261)
Paesi dell'area euro	48.608	52.339	(3.731)
Regno Unito	11	193	(182)
Altri paesi europei (UE non euro)	852	712	140
Altri paesi europei non UE	8.301	15.449	(7.148)
Altri paesi	107	107	-
	2.111.792	2.318.974	(207.182)

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

Fondo svalutazione crediti commerciali	31.12.2012	Acc.ti	Utilizzi	Riclassifiche	31.12.2013
Clienti ordinari					
- Clienti	30.827	420	(1.183)	(5.494)	24.570
- Clienti per irregolarità di viaggio	150.162	35.088	(21.199)		164.051
Amministrazioni dello Stato e altre Amm.Pubbliche	12.985		(10)	7.556	20.531
Ferrovie in concessione	6				6
Agenzie e altre aziende di trasporto	16.035		(2.209)	(171)	13.655
Crediti verso società del Gruppo	10.338		(152)	(2.113)	8.073
Totale	220.353	35.508	(24.753)	(222)	230.886

L'accantonamento del 2013 è quasi totalmente riferito all'incremento del fondo a copertura dei crediti per irregolarità di viaggio (35.088 mila euro).

14. Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La voce è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Depositi bancari e postali	52.633	1.587	51.046
Assegni	2	2	0
Denaro e valori in cassa	38.332	49.579	(11.247)
Conti Correnti di tesoreria	32.793	10.343	22.450
Totale	123.760	61.511	62.249

Il saldo positivo dei "depositi bancari e postali" è relativo essenzialmente agli incassi che sono stati regolati dalle banche il 31 dicembre e che sono transitati nel sistema di cash pooling giornaliero operante tra la Controllante e la Società ad inizio 2014.

La voce "denaro e valori in cassa" rappresenta la quota parte di incassi delle biglietterie versata sui conti correnti bancari della Società entro il 31 dicembre 2013, ma che gli istituti di credito hanno accreditato con data operazione successiva.

La voce "Conti Correnti di Tesoreria" pari a 32.793 mila euro rappresenta i versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria intestato a Ferrovie dello Stato Italiane per corrispettivi su contratto servizio pubblico per le Regioni a statuto speciale (30.000 mila euro) e per il trasporto pendolari relazione Rosarno - Reggio Calabria - Melito (2.793 mila euro) e non ancora svincolati all'incasso e che sono transitati sul sistema bancario ad inizio 2014.

15. Crediti tributari

I crediti tributari, pari a 625 mila euro, con un decremento rispetto all'esercizio precedente di 2.121 mila euro, rappresentano sostanzialmente il credito d'imposta IRAP per autotassazione in acconto 2013 (80.479 mila euro) al netto dell'IRAP dovuta nell'esercizio (80.032 mila euro).

16. Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2012 e 2013 per le voci del patrimonio netto sono riportate analiticamente nel prospetto che segue gli schemi di bilancio.

Capitale sociale

Il capitale sociale della società al 31 dicembre 2013, interamente sottoscritto e versato, risulta costituito da numero 3.308.928 azioni ordinarie del valore nominale di 500 euro ciascuna, per un totale di 1.654.464 mila euro.

Riserva Legale

La riserva legale, costituita a tutela del capitale sociale dalle perdite che possono verificarsi, è alimentata dall'attribuzione del 5% degli utili netti annuali, fino al raggiungimento di un importo pari al quinto del capitale sociale. Al 31 dicembre 2013 è pari a 22.775 mila euro, a seguito dell'attribuzione del 5% dell'utile dell'esercizio 2012, pari a 10.321 mila euro.

Riserve straordinarie

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

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

La riserva per variazione *fair value* su derivati include la quota efficace della variazione netta accumulata del *fair value* degli strumenti derivati di copertura dei flussi finanziari relative a operazioni correlate che non si sono ancora manifestate. Tale Riserva al 31 dicembre 2013 presenta un saldo negativo pari a 125.054 mila euro. La riserva si è decrementata rispetto al 31 dicembre 2012 per un importo lordo pari a 118.912 mila euro.

per effetto delle variazioni di *fair value* degli strumenti finanziari derivati (IRS e Collar) detenuti in portafoglio al 31 dicembre 2013, compensata da una variazione di segno opposto di 32.701 mila euro relativa alle imposte differite attive generate.

Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti

La riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione ed al 31 dicembre 2013 è pari a 100.411 mila euro. Nel 2013 si è registrato un utile attuariale pari a 31.739 mila euro (al netto dell'effetto fiscale pari a 12.128 mila euro), rispetto ad una perdita attuariale registrata nel 2012 pari a 127.640 mila euro. Tale variazione positiva è legata essenzialmente all'incremento del tasso di attualizzazione della passività per benefici ai dipendenti considerato al 31 dicembre 2013 rispetto alla fine dell'esercizio precedente, nonché alla riduzione del debito a seguito della variazione 2013 della numerosità del personale.

Utili (Perdite) portati a nuovo

Con la destinazione dell'utile 2012 per 196.103 mila euro, al netto della quota attribuita a Riserva Legale (10.321 mila euro), al 31 dicembre 2013 risulta un utile a nuovo pari a 106.474 mila euro, dopo aver coperto le perdite a nuovo risultanti al 31 dicembre 2012 pari a 89.630 mila euro.

Risultato del periodo

L'esercizio 2013 presenta un risultato netto positivo pari a 181.489 mila euro.

Disponibilità Riserve

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

Origine	Importi al 31.12.2013 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distrib.ne ai soci	Altro
Capitale Sociale	1.654.464	1.654.464	-	-	-	-	-	-
Riserve di capitale:								
Riserva di Rivalutazione (D.L.185/2008)	177.084	-	177.084	-	-	-	-	-
Riserva per variazione FV su Derivati CHF	(125.055)	(125.055)	-	-	-	-	-	-
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(100.411)	(100.411)	-	-	-	-	-	-
Riserve di utili:								
Riserva Legale	22.775	22.775	-	-	-	-	-	-
Utiii (perdite) a nuovo	106.474	43.054	63.420	-	-	-	-	-
TOTALE	1.735.331	1.494.827	240.504	-	-	-	-	-

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

Valore Contabile			
Finanziamenti a medio/lungo termine	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Finanziamenti da banche	1.801.041	2.075.000	(273.959)
Finanziamenti da soci	3.394.487	2.809.697	584.790
Totale non corrente	5.195.528	4.884.697	310.831
<hr/>			
Quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Finanziamenti da banche	274.554	83.926	190.628
Finanziamenti da soci	7.782	600.127	(592.345)
Totale	282.336	684.053	(401.717)
<hr/>			
Finanziamenti a breve termine	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Finanziamenti da banche	-	1.370	(1.370)
Finanziamenti da soci	141.258	55.447	85.811
Totale	141.258	56.817	84.441
Totale corrente	423.594	740.870	(317.276)
<hr/>			
Totale	5.619.122	5.625.567	(6.445)

La voce comprende i finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine verso Controllante e Banche.

In particolare la quota a medio lungo termine dei finanziamenti pari a 5.195.528 mila euro (4.884.697 mila euro al 31 dicembre 2012) si incrementa di 310.831 mila euro principalmente per l'effetto dei nuovi finanziamenti a tasso fisso accesi verso la Capogruppo di 593.604 mila euro, parzialmente compensato dalla riclassifica a breve dei finanziamenti che andranno in scadenza nel 2014: verso Capogruppo per finanziamento Eurofima di 7.700 mila euro, verso Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) di 83.333 mila euro e verso Banca Europea degli Investimenti di 190.625 mila euro.

La quota corrente dei finanziamenti a medio/lungo termine si decrementa per 401.717 mila euro, quale effetto differenziale tra le riclassifiche sopra evidenziate per quote in scadenza nel 2014 (281.658 mila euro) ed il pagamento delle quote capitale dei finanziamenti in scadenza nel 2013: finanziamento verso la Capogruppo pari a 600.000 mila euro e finanziamento concesso dalla Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (ex Opi) pari a 83.333 mila.

I finanziamenti a breve, pari a 141.258 mila euro (56.817 mila euro al 31 dicembre 2012) si incrementano di 84.441 mila euro riconducibili essenzialmente all'aumento del tiraggio bancario a breve nei confronti della Capogruppo.

In questa voce sono rappresentati anche i ratei calcolati sui finanziamenti medesimi.

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

Creditore	Valuta	Tasso di Interesse Nominale	Anno di Scadenza	31.12.2013	31.12.2012
				Valore Nominale	Valore Nominale
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2013	€ -	€ 600.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,885%	2014	€ 7.700	€ 7.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ 165.300	€ 165.300
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2015	€ 83.000	€ 83.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 310.000	€ 310.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 194.000	€ 194.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2016	€ 32.300	€ 32.300
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2017	€ 600.000	€ 600.000
BANCA EUROPEA DEGLI INVESTIMENTI	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 325.000	€ 325.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 200.000	€ 200.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 149.400	€ 149.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2018	€ 62.700	€ 62.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 160.000	€ 160.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2019	€ 183.000	€ 183.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 62.700	€ 62.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2020	€ 47.400	€ 47.400
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	4,20%	2020	€ 500.000	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	3,70%	2021	€ 100.000	€ -
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 120.000	€ 120.000
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 450.000	€ 533.333
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2022	€ 300.000	€ 300.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 122.200	€ 122.200
BANCA INFRASTRUTTURE INNOVAZIONE E SVILUPPO	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2024	€ 400.000	€ 400.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2025	€ 42.500	€ 42.500
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 190.000	€ 190.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 100.000	€ 100.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2026	€ 116.000	€ 116.000
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 128.700	€ 128.700
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	EUR	Euribor 6 m +/- Spread	2027	€ 65.700	€ 65.700
Totale Finanziamenti EUR				€ 5.417.600	€ 5.500.933
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,606%	2016	CHF 12.500	CHF 12.500
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,900%	2017	CHF 23.500	CHF 23.500
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	CHF	2,675%	2020	CHF 45.000	CHF 45.000
Totale Finanziamenti CHF				CHF 81.000	CHF 81.000
Controvalore in Euro				€ 65.982	€ 67.097
Totale Finanziamenti				€ 5.483.582	€ 5.568.030

18. TFR e altri benefici ai dipendenti

	31.12.2013	31.12.2012
Valore attuale obbligazioni TFR	935.439	1.077.427
Valore attuale obbligazioni CLC	16.694	16.676
Totale valore attuale obbligazioni TFR e CLC	952.133	1.094.103
Altri Benefici ai dipendenti	94	115
Totale TFR e altri benefici ai dipendenti	952.227	1.094.218

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

TFR	2013	2012
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.077.427	974.469
Interest cost (*)	21.169	37.961
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	(44.101)	170.809
Anticipi e utilizzi	(119.056)	(105.812)
Passività per TFR	935.439	1.077.427
CLC		
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	16.676	12.928
Service cost (**)	172	119
Interest cost (*)	439	586
(utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	234	3.804
Anticipi e utilizzi	(827)	(761)
Passività per CLC	16.694	16.676

(*) con rilevazione a Conto Economico

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

L'utilizzo del fondo TFR, pari a 119.056 mila euro, è stato generato dalle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio, dalle anticipazioni e dai trasferimenti di dipendenti ad altre società del Gruppo. La differenza tra il valore dell'accantonato atteso alla fine del periodo di osservazione con il valore attuale atteso della prestazioni pagabili in futuro ricalcolato alla fine del periodo sulla base dell'effettivo collettivo risultante a tale data e delle nuove ipotesi valutative, costituisce l'importo degli utili/(perdite) attuariali.

Per il TFR questa voce ha generato, nell'esercizio corrente, utili attuariali per 44.101 mila euro rispetto alla perdita attuariale del 2012 pari a 170.809 mila euro. Tale variazione è dovuta principalmente all'incremento del tasso di attualizzazione della passività relativa al TFR (2,50% al 31 dicembre 2013, rispetto al 2,05% del 31 dicembre 2012).

La carta di Libera Circolazione (CLC), costituisce un "defined benefit plan" per i dipendenti della Società e consiste nella possibilità di usufruire gratuitamente dei servizi ferroviari resi dalla Società fatto salvo il pagamento del diritto d'ammissione per alcuni prodotti o servizi accessori. Il valore attuale del beneficio è stato determinato mediante tecniche attuariali ed è pari, al 31 dicembre 2013, a 16.694 mila euro, rispetto a 16.676 mila euro del 31 dicembre 2012. La CLC ha generato inoltre perdite attuariali per un importo pari a 234 mila euro, rispetto alla perdita attuariale del 2012 pari a 3.804 mila euro.

Gli altri benefici ai dipendenti al 31 dicembre 2013, pari a 94 mila euro (115 mila euro al 31 dicembre 2012), sono costituiti da una polizza assicurativa integrativa nei confronti del personale.

Ipotesi attuariali

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

	31.12.2013	31.12.2012
Tasso di attualizzazione TFR	2,50%	2,05%
Tasso di attualizzazione CLC	3,2%	2,7%
Tasso annuo incremento TFR	3%	3%
Tasso di inflazione	2%	2%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3%	3%
Tasso atteso di anticipazioni	2%	2%
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria	

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

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

31.12.2013	TFR	CLC
Tasso di turnover +1%	934.845	-
Tasso di inflazione +0,25%	947.463	17.083
Tasso di inflazione -0,25%	923.621	15.557
Tasso di attualizzazione +0,25%	917.901	15.854
Tasso di attualizzazione -0,25%	953.528	16.775

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

31.12.2013	TFR	CLC
Service cost	-	166
Duration del piano (in anni)	8,3	12,2
Erogazioni future stimate		
1	64.759	914
2	59.737	926
3	64.454	936
4	68.947	945
5	77.610	957

19. Fondi rischi ed oneri

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2013 dei fondi per rischi ed oneri, con evidenza della quota a breve.

Descrizione	31.12.2012	Acc.nti	Utilizzi e altre variazioni	Rilascio Fondi Eccedenti	Riclassifiche	31.12.2013
F.do ristrutturazione industriale	171.190		(124.888)	(11.560)		34.742
Altri fondi:						
F.do Oneri Officine	16.273		457		(2.517)	14.213
Fondo Rischi e Oneri	90.986	27.504	(22.839)			95.651
Totale non corrente	278.449	27.504	(147.270)	(11.560)	(2.517)	144.606
F.do Oneri Officine quota a breve	1.549		(103)		2.517	3.963
Totale corrente	1.549	-	(103)	-	2.517	3.963
Totale Fondi rischi ed oneri	279.998	27.504	(147.373)	(11.560)	-	148.569

Il Fondo Ristrutturazione Industriale rileva la previsione di spesa necessaria per attuare le politiche di sostegno al reddito come ampiamente descritto nel Bilancio 2012, cui si rinvia. Nel corso dell'esercizio 2013 i movimenti hanno riguardato l'utilizzo per 124.888 mila euro a fronte degli impegni sia relativi alla chiusura di progetti avviati nel 2012 (11 milioni di euro) sia relativi ai nuovi progetti 2013 (112 milioni di euro), invece, il rilascio a conto economico dell'eccedenza del fondo stesso, pari a 11.560 mila euro, si è determinato a seguito della valutazione degli impegni finanziari necessari per portare a chiusura i progetti avviati nel 2013, stimati in 34.742 mila euro.

Il Fondo Oneri Officine (18.176 mila euro) non ha subito significative movimentazioni nell'esercizio. Si segnala che la quota a breve è pari a 3.963 mila euro.

Il Fondo Rischi e Oneri, al 31 dicembre 2013, è pari a 95.651 (90.986 mila euro al 31 dicembre 2012) ed è così composto:

- contenzioso del lavoro per 18.709 mila euro (15.745 mila euro al 31 dicembre 2012) relativo agli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della società; in particolare, include i contenziosi dell'esercizio in corso che riguardano prevalentemente le seguenti fattispecie: interposizione di manodopera, mansioni superiori, anzianità di servizio e altre materie;
- possibili penali verso le Regioni per 9.623 mila euro (14.192 mila euro al 31 dicembre 2012) in merito alla qualità dei servizi di trasporto effettuati relativamente al Contratto di Servizio;
- contenzioso civile, per vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 60.943 mila euro (61.049 mila euro al 31 dicembre 2012), che potrebbero concludersi sfavorevolmente per la società.
- rischi su partecipazioni per 6.376 mila euro, a fronte delle perdite della partecipata Thello S.a.s, come descritto alla nota 9.

Il Fondo Rischi ed Oneri è stato adeguato di 27.504 mila euro nel 2013, relativamente a: (a) contenzioso del lavoro per 11.777 mila euro; (b) possibili contestazioni da parte delle Regioni per 6.703 mila euro; (c) vertenze ed altri rischi connessi ai rapporti con la clientela e nei confronti dei terzi per 2.648 mila euro; e (d) accantonamento oneri su partecipazioni per 6.376 mila euro.

Tale fondo è stato infine utilizzato per 22.839 mila euro: penali passive relative al settore cargo (1.815 mila euro), penali riconosciute alle Regioni per i Contratti di Servizio (11.272 mila euro), oneri sorti a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie concernenti la materia del lavoro di competenza della Società (8.813 mila euro) e vertenze con altri terzi conclusesi sfavorevolmente per la società (939 mila euro).

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

	31.12.2013			31.12.2012			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	174.635	18.729	193.364	248.874	69.414	318.288	(74.239)	(50.685)	(124.924)
Altre passività finanziarie	-	785.610	785.610	-	801.342	801.342	-	(15.732)	(15.732)
	174.635	804.339	978.974	248.874	870.756	1.119.630	(74.239)	(66.417)	(140.656)

Alla voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" è riportato il valore complessivo delle operazioni di *Interest Rate Swap (IRS)* e *Interest Rate Collar*, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato, *fair value* così come indicato dall'IFRS 13, concluse dalla Società a copertura dell'oscillazione di tasso d'interesse sui finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile. Il *fair value* complessivo, pari a 193.364 mila euro, è stato calcolato su tutte le operazioni in essere al 31 dicembre 2013 e registra un decremento di 124.924 mila euro rispetto al precedente esercizio.

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

La voce "Altre passività finanziarie" sono riferibili al saldo debitorio del c/c intersocietario intrattenuto con la Capogruppo, pari a 785.610 mila euro (800.930 al 31 dicembre 2012), che rispetto al saldo dell'anno precedente, mostra un decremento pari a 15.320 mila euro per effetto delle minori esigenze di cassa in chiusura di esercizio rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente.

21. Altre passività non correnti e correnti

Le altre passività non correnti e correnti risultano così composte:

	31.12.2013			31.12.2012			Differenze		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Debiti vs Ist. Di Prev. e di Sic.Soc.		133.204	133.204		132.273	132.273		931	931
Debiti per IVA		93.462	93.462		79.190	79.190		14.272	14.272
Altri debiti verso società del Gruppo		18.158	18.158		38.192	38.192		(20.034)	(20.034)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	80.598	391.670	472.268	25.917	365.384	391.301	54.681	26.286	80.967
Totale	80.598	636.494	717.092	25.917	615.039	640.956	54.681	21.455	76.136

Le altre passività correnti evidenziano un incremento complessivo di 21.455 mila euro rispetto al 2012 riconducibile essenzialmente alle variazioni delle seguenti voci:

- l'incremento dei "debiti per IVA", pari a 14.272 mila euro, riconducibile all'aumento del debito IVA ad esigibilità differita sulle fatture emesse verso la Pubblica Amministrazione che diventa esigibile solo al momento dell'incasso;
- la riduzione dei debiti verso società del gruppo (20.034 mila euro) riconducibile essenzialmente alla regolazione di debiti non commerciali verso la consociata RFI;
- l'incremento degli "altri debiti e ratei/risconti passivi" pari ad euro 26.286 mila euro.

Nel seguito si dettaglia la composizione di quest'ultima voce con evidenza delle variazioni intervenute:

- ✓ debiti verso Fondo gestione bilaterale pari a 149.830 mila euro (di cui 80.597 mila euro oltre l'esercizio) che si incrementa rispetto all'esercizio precedente di 84.225 mila euro per l'effetto differenziale tra la liquidazione avvenute nel 2013 (44.158 mila euro) e l'attivazione dei progetti 2013 da erogare nei prossimi anni (124.888 mila euro) e l'attribuzione da parte di Capogruppo della quota spettante del fondo ordinario pari a 3.496 mila euro;
- ✓ debiti verso personale per 173.666 mila euro; il decremento di 14.537 mila euro è dovuto principalmente ai minori debiti per competenze accessorie da liquidare riconducibile essenzialmente alla riduzione delle consistenze del personale;
- ✓ debiti per ritenute alla fonte per IRPEF per 46.034 mila euro, con una riduzione di 5.796 mila euro;
- ✓ depositi cauzionali per 28.787 mila euro, con un incremento di 5.796 mila euro;
- ✓ risconti passivi per 43.426 mila euro, con un incremento di 7.375 mila euro rispetto al 2012, riferibili essenzialmente al valore dei ricavi differiti correlati alle campagne di fidelizzazione della clientela e alla vendita anticipata di titoli di viaggio.

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

22. Debiti commerciali correnti

La voce è così dettagliata:

	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
Debiti verso fornitori	809.046	868.751	(59.705)
Acconti commerciali	222	343	(121)
Deb. commerciali v/ società del Gruppo	812.854	1.120.236	(307.382)
Totale	1.622.122	1.989.330	(367.208)

La riduzione della voce debiti commerciali, rispetto all'esercizio precedente, pari a 367.208 mila euro è imputabile:

- alla diminuzione dei debiti verso fornitori per 59.705 mila euro a seguito delle regolazioni finanziarie avvenute nell'esercizio;
- ai minori debiti verso società del gruppo per 307.382 mila euro. Il decremento è imputabile principalmente alla regolazione finanziaria del debito verso la società Cisalpino AG per l'acquisto di materiale rotabile (195.612 mila euro) effettuata tramite compensazione con il credito di 117.420 mila euro per l'accollo del debito finanziario verso Eurofima e con il credito corrispondente al controvalore della riduzione del capitale sociale (65.705 mila euro) e conseguente liquidazione della differenza; e alla regolazione finanziaria dei debiti commerciali verso RFI S.p.A. (80.185 mila euro).

Per ulteriori dettagli relativi ai debiti commerciali verso le società del Gruppo si rinvia al paragrafo riguardanti le parti correlate.

Informativa sul Conto Economico

23. Ricavi delle vendite e prestazioni

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

	2013	2012	Variazioni
Ricavi da Servizi di Trasporto	5.143.279	5.129.307	13.972
Ricavi da mercato	3.121.624	3.107.115	14.509
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.652.279</i>	<i>2.613.165</i>	<i>39.114</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>469.345</i>	<i>493.950</i>	<i>(24.605)</i>
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico	2.021.655	2.022.192	(537)
<i>Corrispettivi da lo Stato</i>	<i>489.990</i>	<i>514.263</i>	<i>(24.273)</i>
<i>Corrispettivi da Regioni</i>	<i>1.531.665</i>	<i>1.507.929</i>	<i>23.736</i>
Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione	129.482	150.016	(20.534)
Totale	5.272.761	5.279.323	(6.562)

La voce ammonta a 5.272.761 mila euro e mostra una diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 6.562 mila euro dovuta all'effetto differenziale tra ricavi da servizi di trasporto (+13.972 mila euro) e i ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione (-20.534 mila euro).

La variazione positiva dei ricavi da mercato per 14.509 mila euro è riconducibile prevalentemente a:

- un incremento dei ricavi sia del settore della media e lunga percorrenza per 12.268 mila euro dovuto essenzialmente all'aumento dei ricavi dei prodotti "Freccia", sia del settore del trasporto regionale per 26.849 mila euro legato principalmente alla crescita delle tariffe;
- una diminuzione di 24.605 mila euro dei ricavi del settore Cargo dovuta sostanzialmente ad una riduzione dei treni/km correlata al generale andamento negativo dell'economia che ha determinato una forte contrazione del traffico merci ferroviario.

I Ricavi derivanti da corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (Regioni e Stato) rimangono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente. Per un'analisi dell'andamento all'interno dei singoli contratti si rinvia al commento del conto economico riclassificato della relazione sulla gestione.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

	2013	2012	Variazioni
Corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato			
Per il trasporto viaggiatori	386.800	408.174	(21.374)
Per il trasporto merci	103.190	106.089	(2.899)
Totale	489.990	514.263	(24.273)

I ricavi per altri servizi collegati al trasporto registrano un decremento complessivo di 20.534 mila euro rispetto al 2012. Tale riduzione è essenzialmente riconducibile alla riduzione di prestazioni per servizi di

manutenzione materiale rotabile per 15.945 mila euro, di cui 14.996 mila euro riconducibili ai rapporti con la società Trenord Srl.

24. Altri proventi

Il dettaglio degli altri proventi è riportato nella seguente tabella:

	2013	2012	Variazioni
Ricavi da Gestione Immobiliare	10.120	9.722	398
Plusvalenze	27.328	10.693	16.635
Altri Proventi Diversi	187.566	198.250	(10.684)
Totale	225.014	218.665	6.349

Gli Altri Ricavi registrano un aumento complessivo di 6.349 mila euro rispetto all'esercizio 2012. Tra le variazioni più significative degli altri proventi si segnalano:

- un aumento delle plusvalenze per 16.635 mila euro prevalentemente riconducibile alla rottamazione del materiale rotabile;
- una riduzione dei proventi diversi per 10.684 mila euro riconducibili prevalentemente a minori indennizzi assicurativi (5.103 mila euro) e al decremento di trattenute su titoli di viaggio ed altri rimborsi da terzi (4.052 mila euro).

25. Costo del personale

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

	2013	2012	Variazioni
Personale a ruolo	1.855.916	1.923.448	(67.532)
Salari e stipendi	1.381.962	1.406.565	(24.603)
Oneri sociali	378.863	375.269	3.594
Altri costi del personale a ruolo	1.537	8.813	(7.276)
Trattamento di fine rapporto	93.615	92.355	1.260
Accantonamenti/Rilasci	(61)	40.446	(40.507)
Personale Autonomo e Collaborazioni	92	239	(147)
Salari e stipendi	75	214	(139)
Oneri sociali	17	25	(8)
Altri costi	63.708	55.454	8.254
Service costs CLC	(654)	(643)	(11)
Lavoro inter. Pers. Distaccato e stage	1.206	1.010	196
Altri costi	63.156	55.087	8.069
Totale	1.919.716	1.979.141	(59.425)

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 1.919.716 mila euro, mostrano una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 59.425 mila euro.

Tale andamento è riconducibile a:

- una riduzione dei costi per il personale a ruolo (-67.532 mila euro) dovuta alla riduzione dell'organico medio di 2.084 risorse ed ai minori accantonamenti al fondo di sostegno al reddito;
- un aumento degli altri costi del personale per 8.254 mila euro prevalentemente relativi ai buoni pasto.

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

PERSONALE	2013	2012	Variazione
Dirigenti	255	273	(18)
Quadri	3.865	4.177	(312)
Altro personale	29.672	31.426	(1.754)
TOTALE	33.792	35.876	(2.084)

26. Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce è così dettagliata:

	2013	2012	Variazioni
Materie prime e di consumo	310.678	310.056	622
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	63.810	60.913	2.897
Illuminazione e forza motrice	11.419	11.802	(383)
Totale	385.907	382.771	3.136

Le materie prime e di consumo, pari a 310.678 mila euro, si riferiscono per 298.591 mila euro a consumi di materiali da magazzino, a 4.707 mila euro all'acquisto di combustibile per riscaldamento e a consumi di materiali acquistati direttamente su piazza per la restante parte.

27. Costi per servizi

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

	2013	2012	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	1.082.340	1.062.337	20.003
Pedaggio	857.097	832.660	24.437
Servizi trasporto Merci	103.956	104.590	(634)
Altre prestazioni collegate al Trasporto	60.210	55.003	5.207
Servizi di manovra	42.943	49.581	(6.638)
Servizi di traghettamento	18.134	20.503	(2.369)
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	524.400	513.681	10.719
Servizi e lavori appaltati per c/Terzi	364	311	53
Serv. pulizia ed altri serv. appaltati	224.925	218.256	6.669
Manutenzioni e rip beni immob e mobili	299.111	295.114	3.997
Servizi immobiliari e utenze	36.392	34.137	2.255
Servizi amministrativi ed informatici	96.459	89.264	7.195
Spese per comunicazione esterna e costi di pubblicità	15.825	14.237	1.588
Diversi	307.854	297.029	10.825
Prestazioni professionali	5.695	6.102	(407)
Concorsi e compensi ad altre Az. Ferr.	15.268	15.362	(94)
Costi comuni di Gruppo	2.057	2.133	(76)
Assicurazioni	28.758	30.492	(1.734)
Accompagnamento notte	20.923	23.571	(2.648)
Ristorazione	65.370	50.746	14.624
Consulenze	693	399	294
Provvigioni alle agenzie	44.521	41.050	3.471
Altro	121.921	127.151	(5.230)
Accantonamenti/Rilasci	2.648	23	2.625
Totale	2.063.270	2.010.685	52.585

L'andamento dei costi per servizi mette in evidenza un incremento pari a 52.585 mila euro.

Tra le variazioni più significative si evidenziano:

- le prestazioni per il trasporto aumentano di 20.003 mila euro, riconducibili ai maggiori costi per pedaggio (+24.437 mila euro) dovuti all'incremento dell'offerta di servizi a mercato Lunga Percorrenza e ai maggiori costi legati ai servizi di assistenza ai passeggeri a ridotta mobilità, parzialmente compensati dai minori costi per servizi di traghettamento (-2.369 mila euro) e da minori costi per servizi di manovra (-6.638 mila euro);
- i costi delle manutenzioni, pulizie ad altri servizi appaltati aumentano di circa 10.719 mila euro, tale andamento deriva prevalentemente dall'aumento dei costi per servizi di pulizia;
- i servizi amministrativi ed informatici aumentano di 7.195 mila euro a causa dei maggiori volumi di attività manutentiva dei software forniti dall'outsourcer;

- i costi per servizi diversi aumentano di 10.825 mila euro; tale variazione è principalmente dovuta ai maggiori costi per servizi di ristorazione (14.624 mila euro), per provvigioni alle agenzie (3.471 mila euro) e dai maggiori accantonamenti per contenzioso civile (2.625 mila euro) effettuati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, in parte compensati dalla riduzione dei costi assicurativi (-1.734 mila euro), dei costi per il servizio di accompagnamento notte (-2.648 mila euro) e per risparmi di costi di natura diversa, in particolare servizi di Logistica e Facility management.

28. Costi per godimento beni di terzi

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

	2013	2012	Variazioni
Canoni di leasing operativo	8	2	6
Canoni di locazione, oneri condom. e IRE	77.624	77.071	553
Noli e indennizzi di mat. rot. e altro	37.006	49.912	(12.906)
Servizi informatici ed altro	14.883	24.483	(9.600)
Totale	129.521	151.468	(21.947)

Si registrano minori costi per godimento beni di terzi di 21.947 mila euro derivanti da minori noli di materiale rotabile (12.906 mila euro) dovuti al venir meno del contratto di noleggio con Cisalpino AG degli ETR 610 a seguito del trasferimento degli stessi a Trenitalia nel 2012 e minori canoni passivi per utilizzo marchio verso Ferrovie dello Stato Italiane per 9.600 mila euro a seguito della modifica del contratto.

29. Altri costi operativi

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

	2013	2012	Variazioni
Altri costi	34.886	26.936	7.950
Minusvalenze	3.864	2.790	1.074
Accantonamenti/Rilasci	6.703	4.185	2.518
Totale	45.453	33.911	11.542

L'aumento degli altri costi operativi pari a 11.542 mila euro è essenzialmente riconducibile ai maggiori costi per l'imposta municipale unica (IMU) (1.199 mila euro), maggiore imposta per la raccolta dei rifiuti (2.119 mila euro), maggiori penali contrattuali verso società del gruppo (2.568 mila euro) e alle minusvalenze originate dal materiale rotabile dismesso dal ciclo produttivo (1.074 mila euro). Si registrano inoltre maggiori accantonamenti per 2.518 mila euro relativi alle possibili contestazioni da parte delle Regioni.

30. Costi per lavori interni capitalizzati

Gli oneri capitalizzati per lavori interni si riferiscono principalmente al valore dei costi di materiali, spese di personale e di trasporto capitalizzati nell'esercizio 2013 a fronte di interventi di manutenzione incrementativa dei rotabili effettuate presso le officine della Società.

L'ammontare della posta (431.368 mila euro) è quasi totalmente riconducibile alla capitalizzazione di manutenzione incrementativa.

31. Ammortamenti

La voce è di seguito dettagliata:

	2013	2012	Variazioni
Amm.to attività immateriali	33.318	26.848	6.470
Amm.to attività materiali	899.422	897.795	1.627
Totale	932.740	924.643	8.097

L'incremento complessivo della voce di 8.097 mila euro è dovuto all'entrata in esercizio di nuovi beni e all'ordinario andamento del processo di ammortamento di quelli già in esercizio.

32. Svalutazioni e perdite (riprese) di valore

La voce è di seguito dettagliata:

	2013	2012	Variazioni
Svalutazione di immobili, impianti e macchinari	20.545	6.675	13.870
Rettifiche e riprese di valore su crediti	288	650	(362)
Totale	20.833	7.325	13.508

Le svalutazioni e perdite di valore si incrementano di 13.508 mila euro, tale variazione è prevalentemente riconducibile ad un incremento delle svalutazioni di materiale rotabile (10.812 mila euro) e di impianti d'officina (2.531 mila euro).

33. Proventi finanziari

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2013	2012	Variazioni
Prov. fin. su crediti immob. e titoli	1.038	1.055	(17)
Proventi finanziari diversi	3.392	2.997	395
Proventi finanziari su derivati	1.999	0	1.999
Dividendi	2.683	10.012	(7.329)
Utile su cambi	17.213	485	16.728
Totale	26.325	14.549	11.776

Il saldo proventi finanziari è pari a 26.325 mila euro e registra un incremento pari a 11.776 mila euro. Tale aumento è dovuto a proventi finanziari su derivati (1.999 mila euro) e agli utili su cambi (per maggiori informazioni si rimanda alla nota 30 sugli utili netti su cambi). Si registra inoltre una riduzione pari a 7.329 mila euro dovuta a minori dividendi percepiti da TX Logistik.

34. Oneri finanziari

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	2013	2012	Variazioni
Oneri finanziari su debiti	161.467	171.998	(10.531)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti (TFR e CLC)	24.132	42.410	(18.278)
Oneri finanziari su derivati (CAP e COLLAR)	0	1.056	(1.056)
Svalutazioni di attività finanziarie	9.855	38	9.817
Perdita su cambi	152	1.280	(1.128)
Totale	195.606	216.782	(21.176)

Gli oneri finanziari su debiti evidenziano una riduzione, rispetto all'esercizio 2012 pari a 21.176 mila euro, riconducibile prevalentemente all'effetto combinato della riduzione dei tassi di interesse avvenuto sui mercati internazionali ed in particolare dell'Euribor al quale sono indicizzati gli oneri del servizio del debito e della riduzione dell'indebitamento medio dell'anno. Tale voce, che ammonta complessivamente a 161.467 mila euro, si compone essenzialmente di:

- interessi passivi su finanziamenti verso banche per 11.701 mila euro;
- interessi passivi su strumenti derivati *IRS* per 73.321 mila euro;
- interessi passivi e premi su derivati *Cap* e *Collar* per 43.190 mila euro;
- interessi passivi su finanziamenti e altri oneri verso la controllante per 30.338 mila euro.

Gli oneri finanziari per benefici ai dipendenti, che ammontano a 24.132 mila euro, sono riconducibili all'attualizzazione dei fondi TFR (23.236 mila euro, di cui 2.067 relativa alla quota della rivalutazione versata all'Erario) e CLC (439 mila euro) determinata dalla valutazione attuariale delle due poste di stato patrimoniale. Le svalutazioni di attività finanziarie (9.855 mila euro) si riferiscono all'adeguamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto della controllata Thello SaS. Per maggiori informazioni si rimanda alla nota sulle partecipazioni.

35. Utili (perdite) su cambi

Gli utili netti su cambi, che ammontano complessivamente a 17.061 mila euro, evidenziano una variazione in aumento, rispetto al 2012, di 16.266 mila euro riconducibile prevalentemente alla rilevazione dell'utile su cambi da riduzione del capitale sociale della società Cisalpino.

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

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

	2013	2012	Variazioni
IRAP	73.019	80.698	(7.679)
IRES	5.859	3.464	2.395
Imposte differite e anticipate	2.055	(74.588)	76.643
Totale	80.933	9.574	71.359

Il carico fiscale di competenza del periodo, determinato mediante prudente applicazione della normativa fiscale vigente, si incrementa di 71.359 mila euro. Tale incremento è correlato alle seguenti dinamiche:

- variazione negativa per 76.643 mila euro della voce imposte differite e anticipate derivante dal confronto tra l'accertamento nel bilancio 2012 di imposte anticipate a fronte di benefici fiscali quantificati per i successivi esercizi (pari a 72.000 mila euro) e l'adeguamento effettuato nel 2013 con un effetto negativo sul carico fiscale di 3,0 milioni di euro derivante dal rilascio a conto economico delle imposte anticipate attive di competenza del 2013 (euro 43.975 mila euro) e l'accertamento per quelle stimate per l'anno 2014-2015 (euro 40.975 mila euro);
- riduzione del carico fiscale IRAP per 7.679 mila euro. L'importo di competenza 2013 è esposto al netto degli aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti definite con la presentazione delle relative dichiarazioni nel corso del 2013;
- aumento del carico fiscale IRES per 2.395 mila euro. L'importo di competenza 2013 è esposto al netto del provento da adesione al consolidato fiscale di gruppo e degli aggiornamenti di stime di imposte di esercizi precedenti definite con la presentazione delle relative dichiarazioni nel corso del 2013.

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

	2013	%	2012	%
Utile del periodo	181.489		206.424	
Totale imposta sul reddito da bilancio	80.933		9.574	
Utile ante imposte	262.421		215.998	
Imposte teoriche IRES (27,50%)	72.166	27,5%	59.399	27,5%
Minori imposte:				
Utilizzo Fondi Rischi ed oneri e Ristrutturazione Aziendale	(40.625)	-15,5%	(71.727)	-33,2%
Quota IRAP relativa al costo del personale deducibile dall'IRES	(15.385)	-5,9%	(18.320)	-8,5%
Dividendi imputati a conto economico	(701)	-0,3%	(2.616)	-1,2%
Altre Variazioni	(17.396)	-6,6%	(295)	-0,1%
Maggiori imposte:				
Svalutazioni e accantonamenti non deducibili in tutto o in parte	18.455	7,0%	54.170	25,1%
Altre Variazioni	38.454	14,7%	19.953	9,2%
Totale imposte correnti sul reddito (IRES)	54.968	20,9%	40.564	18,8%
Proventi da adesione consolidato fiscale e altre rettifiche	(49.109)	-18,7%	(37.100)	-17,2%
IRES	5.859	2,2%	3.464	1,6%
IRAP	73.018	27,8%	80.698	37,4%
Totale fiscalità differita	2.055	0,8%	(74.588)	-34,5%
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	80.933	30,8%	9.574	4,4%

37. Passività e attività potenziali

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

38. Compensi Amministratori e Sindaci

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

PERCIPIENTI	2013	2012	Variazione
Amministratori	491	499	(8)
Sindaci	63	63	0
	554	562	(8)

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 (Presidente) dell'Organismo di Vigilanza) per circa 40 mila euro.

39. Compenso alla Società di Revisione

Si evidenzia che - ai sensi dell'art. 37, c. 16 del D. Lgs. n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 cc - l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione è pari a 611 mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (142 mila euro).

40. Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., esposti nel prospetto riepilogativo richiesto dall'articolo 2497-bis del codice civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012. Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (controllante) al 31 dicembre 2012, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

	valori in migliaia di euro	
(Euro)	31.12.2012	31.12.2011
Attività		
Totale attività non correnti	41.342.070	43.084.969
Totale attività correnti	3.664.642	2.534.679
Totale attività	45.006.712	45.619.648
Patrimonio netto		
Capitale sociale	38.790.425	38.790.425
Riserve	298.488	298.231
Utili (perdite) portati a nuovo	(2.987.495)	(3.026.753)
Utile (Perdite) di periodo	73.291	41.305
Totale Patrimonio Netto	36.174.709	36.103.209
Passività		
Totale passività non correnti	5.663.086	7.601.630
Totale passività correnti	3.168.917	1.914.808
Totale passività	8.832.003	9.516.439
Totale patrimonio netto e passività	45.006.712	45.619.648
<hr/>		
	2012	2011
Ricavi operativi	156.569	145.739
Costi operativi	146.360	152.121
Ammortamenti	21.474	18.902
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	1.323	1.552
Accantonamenti per rischi e oneri	0	3.000
Proventi e (oneri) finanziari	72.770	13.238
Imposte sul reddito	(12.649)	(57.904)
Risultato delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	460	-
Risultato netto d'esercizio	73.291	41.305

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

41. Parti correlate

Operazioni con dirigenti con responsabilità strategiche

I compensi delle figure con responsabilità strategiche sono i seguenti:

	2013	2012
Benefici a breve termine	4.229	3.785
Benefici successivi al rapporto di lavoro	214	218
	4.443	4.003

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte agli stessi più eventuali MBO. Ai benefici a breve termine 2013 erogati, pari a 4.229 mila euro si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2014, per un importo indicativamente non superiore a 730 mila euro (740 mila euro nel 2012).

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

Altre operazioni con parti correlate

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

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Imprese controllate		
Serfer S.r.l.	Servizio trasporto merci Manutenz. e nolo materiale rotabile Noleggio carri Distacco di personale	Servizi di manovra Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manutenzione carri
Trenitalia Logistik France S.a.s.	Servizio trasporto merci internazionale	Servizi supporto attività di manovra
Thello S.a.s.	Manutenz. e nolo materiale rotabile Vendita biglietti ferroviari Provvigioni su vendita Distacco di personale	Provvigioni passive
Tx Logistik AG	Servizio trasporto merci internazionale Manutenz. e nolo materiale rotabile Distacco di personale	Servizio trasporto merci internazionale Manovre, terminalizzazioni
Imprese a controllo congiunto		
Cisalpino AG		Nolo materiale rotabile Acquisto materiale Finanziari: Interessi passivi
Trenord S.r.l.	Nolo materiale rotabile Manutenzione materiale rotabile Servizi di circolazione e manovra Provvigioni su vendita Distacco di personale Finanziari: Interessi attivi finanziamenti	Provvigioni passive Servizi integrati gestione circolazione
Imprese collegate		
Pol Rail S.r.l.	Servizio trasporto merci	Servizio trasporto merci Nolo materiale rotabile
Alpe Adria S.p.A.	Servizio trasporto merci	
Logistica SA	Finanziari: Interessi su finanziamenti	
Controllanti		
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	Trasporto dipendenti e familiari Servizi di formazione Distacco di personale Titoli di viaggio Finanziari: Interessi attivi	Fornitura e gestione di servizi di staff Distacco di personale Cariche sociali Canoni ed oneri da locazione immobili Licenza d'uso del Marchio Finanziari: C/c intersocietario Interessi passivi su finanziamenti Commissioni su fidejussioni
Altre imprese consociate		
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari Servizio trasporto merci Manutenzione materiale rotabile Noli materiale rotabile Ingegneria della manutenzione Distacco di personale	Pedaggio Energia elettrica per trazione treni Manovra Servizio di traghettamento Servizi accessori per la circolazione Manutenzioni Servizi Polfer Prestazioni sanitarie Distacco di personale Canoni ed oneri da locazione immobili

Netinera Deutschland GmbH (b)	Distacco di personale	
SGT S.p.A.	Nolo materiale rotabile	Manovra
Cemat S.p.A.	Servizio trasporto merci Manutenz. e collaudo materiale rotabile	Logistica integrata
Terminali Italia S.r.l.	Noleggio carri Titoli di viaggio	
FS Logistica S.p.A. (b)	Servizio trasporto merci Gestione terminali merci Noleggio materiale rotabile Distacco di personale Titoli di viaggio	Trasporti e spedizioni Servizi terminalizzazione trasp.ferr. Manovalanza facchinaggio Noli materiale rotabile Locazioni aree
Ferservizi S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari	Amministrazione del personale Contabilità e tesoreria Facilities management Ferrotel Gestione amm.va ristorazione Servizi acquisti di gruppo
Metropark S.p.A.		Convenzioni parcheggio
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Canoni di locazione immobili Sponsorizzazioni Campagne pubblicitarie nelle stazioni Oneri condominiali
Centostazioni S.p.A. (b)	Titoli di viaggio Pubblicità sui treni	Manutenzione beni immobili Pulizia impianti Canoni ed oneri da locazione immobili
Busitalia - Sita Nord (b)	Canone aree parcheggi	Autoservizi sostitutivi
Fercredit S.p.A. (b)	Titoli di viaggio	Servizi di credit scoring Cessionario debiti verso fornitori Finanziari: Interessi passivi
Italferr S.p.A. (b)	Trasporto dipendenti e familiari Canoni ed oneri da locazione immobili	Servizi di ingegneria
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	Distacco di personale	Attività sperimentali Certificazioni e Collaudi
FS Sistemi urbani S.r.l. (b)		Canoni ed oneri da locazione immobili

Altre parti correlate		
Fondi pensione	Distacco di personale Titoli di viaggio	Servizio di previdenza complementare
Gruppo CDP	Titoli di viaggio	Acquisto materiali
Gruppo Enel	Trasporto materiale Canoni locazione	Illum. e forza motrice Utenze energia elettrica
Gruppo Eni	Trasporto materiale Titoli di viaggio	Gasolio per trazione Utenze gas
Gruppo EXPO 2015	Noleggio materiale rotabile	
Gruppo Finmeccanica	Trasporto merci naz. Intern.le Nolo materiale rotabile	Manutenzione materiale rotabile Acquisto materiali
Gruppo GSE	Titoli di viaggio	
Gruppo Invitalia	Titoli di viaggio	
Gruppo IPZS	Titoli di viaggio	
Gruppo Poste	Trasporto merci naz. le	Stampa titoli viaggi, pubblicazioni Trasporti e spedizioni Spese postali
Gruppo Rai		Abbonamenti
Gruppo Sogin	Titoli di viaggio	

- (a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento.
 (b) Società che è sottoposta a comune controllo.

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e di altra natura

Denominazione	(in migliaia di euro)						
	31.12.2013			2013			
	Crediti	Debiti	Acquisti per investimenti	Garanzie	Impegni	Costi	Ricavi
Imprese controllate	17.279	13.145	-	-	-	37.151	30.649
Serfer S.r.l.	3.973	7.093				22.807	3.141
Trenitalia Logistik France S.a.s.	1.068	24				315	3.579
Thello S.a.s.	9.942	352				1.131	17.545
Tx Logistik AG	2.296	5.676				12.898	6.384
Imprese a controllo congiunto	49.031	20.657	1.736	-	-	12.237	110.525
Cisalpino AG	83	303	291			41	154
Trenord S.r.l.	48.948	20.354	1.445			12.196	110.371
Imprese collegate	2.128	1.205	-	-	-	5.964	12.400
Pol Rail S.r.l.	1.655	1.196				5.953	7.051
Alpe Adria S.p.A.	466	9				11	5.342
East-Rail S.r.l. in liquidazione	7						7
Controllanti	23.218	33.918	-	-	-	50.446	2.210
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (a)	23.218	33.918				50.446	2.210
Altre imprese consociate	181.880	761.943	19.065	-	-	1.221.379	187.505
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (b)	103.175	447.941	13.273			1.032.304	129.274
Netinera Deutschland GmbH (b)	604						210
SGT S.p.A.	167	624				541	66
Cemat S.p.A.	23.350	7.996				2.427	44.808
Terminali Italia S.r.l.	1	27					45
FS Logistica S.p.A. (b)	38.408	12.801	1.327			27.367	8.400
NET in liquidazione	1	7					
Ferservizi S.p.A. (b)	1.007	28.324				83.022	2.185
Metropark S.p.A.		230				128	
Grandi Stazioni S.p.A. (b)	114	7.429	1.178			30.578	181
Centostazioni S.p.A. (b)	52	4.446	141			12.048	608
Busitalia - Sita Nord (b)	375	10.633				32.092	294
Fercredit S.p.A. (b)	35	239.733				215	9
Italferr S.p.A. (b)	2.456	1.056	2.985				1.291
Sita S.p.A. in liquidazione	10.204	29					
Italcertifer Soc.Cons.p.A. (b)	1.930	598	161			232	133
FS Sistemi Urbani S.r.l. (b)	1	69				425	1

Altre parti correlate	155.364	167.041	110.566	-	-	78.453	37.693
Fondi pensione	38	1.092					272
Gruppo CDP	35	824				1.570	163
Gruppo Enel	1.575	995				10.136	1.931
Gruppo Eni	1.785	1.233				16.866	18.631
Gruppo EXPO 2015							16
Gruppo Finmeccanica	151.885	161.113	110.566			46.141	16.019
Gruppo GSE							21
Gruppo Invitalia	23						126
Gruppo IPZS	16						59
Gruppo Poste		1.548				3.680	206
Gruppo Rai		236				60	
Gruppo Sogin	7						249
TOTALE	428.900	997.909	131.367	-	-	1.405.630	380.982

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2013			2013		
	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Imprese controllate	-	-	-	-	-	2.500
Tx Logistik AG						2.500
Imprese a controllo congiunto	38.670	-	-	-	143	1.351
Trenord S.r.l.	38.670					1.351
Cisalpino AG					143	
Imprese collegate	350	-	-	-	-	185
Logistica SA	350					3
Pol Rail S.r.l.						182
Controllanti	340	4.329.046	-	-	30.338	-
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.	340	4.329.046			30.338	
Altre imprese consociate	-	-	-	-	350	-
Fercredit S.p.A.					350	
TOTALE	39.360	4.329.046	-	-	30.831	4.036

42. Garanzie

Il valore complessivo delle garanzie prestate è di 3.577.737 mila euro e si riferisce essenzialmente a:

- garanzie reali su pegni sui propri rotabili, rilasciate dalla società a favore di Eurofima a garanzia dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite di Ferrovie dello Stato Italiane (3.409.660 mila euro);
- garanzie rilasciate a favore delle Regioni per contratto di Servizio ed ad altri Enti da parte di Istituti di Credito e Poste (168.077 mila euro).

43. Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio

- Nel corso del mese di gennaio Trenitalia ha appreso dal Gestore dell'Infrastruttura che il costo della c.d. corrente elettrica di trazione dal 1 gennaio 2014 avrebbe subito un aumento in virtù della Delibera dell'Autorità dell'Energia Elettrica e Gas (AEEG) n. 641/2013/R/COM del 27 dicembre 2013. Nello specifico la delibera, nell'ambito di un processo di progressiva rivisitazione degli oneri gravanti sulle imprese a forte consumo di energia elettrica, ha sostanzialmente modificato l'applicazione delle Componenti Tariffarie Aggiuntive (Oneri di Sistema) che determina di fatto un significativo abbattimento delle agevolazioni tariffarie riservate, tra l'altro, alle imprese ferroviarie. La società ha avviato azioni giudiziarie in sede amministrativa per chiedere l'annullamento della delibera emessa dalla AEEG.
- Il 24 febbraio è stato rimosso il treno IC 660 sviato ad Andora il 17 gennaio 2014 a causa di una frana proveniente da un terreno privato con l'utilizzo di una chiatta dotata di gru, l'attività iniziata alle ore 6 del mattino con il posizionamento della chiatta, qualche giorno dopo è anche ripreso il servizio ferroviario su tutta la linea.
- Il 17 febbraio è stata depositata la sentenza che respinge la class action di alcuni utenti e comuni calabresi che chiedevano, con il ricorso presentato nell'ottobre 2012 al TAR del Lazio, il ripristino di alcuni treni notturni sulla direttrice Sud-nord. Il Tar nella sua sentenza ha evidenziato come non si riscontrino nell'operato di Trenitalia "violazioni agli obblighi contenuti nelle carte di servizi e degli standard qualitativi ed economici stabiliti per i concessionari di servizi pubblici" e definisce le scelte della Società "coerenti sia con la normativa generale che con le disposizioni del contratto di servizio". I servizi ferroviari oggetto del ricorso rientrano, infatti, nel perimetro dei servizi universali che Trenitalia effettua su richiesta dello Stato al quale compete, definendolo nello specifico contratto di servizio, la programmazione delle quantità e caratteristiche.
- Il 27 febbraio è stata attivata la possibilità di acquistare i biglietti Trenitalia dalla TV di casa. L'innovativa modalità di vendita è resa possibile grazie all'applicazione "ProntoTreno" che, dopo il successo delle versioni realizzate per smartphone e tablet, è stata resa disponibile sugli Smart TV Samsung. Con ProntoTreno è possibile acquistare biglietti per viaggi nazionali e regionali di corsa semplice, ma anche modificare la prenotazione, chiedere un rimborso, controllare la puntualità dei treni in circolazione, verificare i binari di partenza e ricevere informazioni utili direttamente a casa seduti davanti alla TV.

- In data 19 marzo 2014 la società ha avuto notizia dell'avvenuto deposito della sentenza del Consiglio di Stato e del positivo esito del ricorso presentato nel 2007 da un gruppo di imprese ferroviarie – al quale Trenitalia aveva aderito – concernente l'applicazione del criterio di computo del canone di accesso, denominato K2, per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Allo stato la società rimane in attesa di conoscere i contenuti della sentenza, nonché la quantificazione dello sconto sul canone dovuto per gli esercizi precedenti. È opportuno evidenziare che l'eventuale ammontare dello sconto sul canone dovuto potrebbe generare un provento significativo da registrare nel bilancio della società.

Allegato 1

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

	31.12.2013	31.12.2012	Differenze
ATTIVITA' NETTE			
Capitale circolante netto gestionale	159.122	219.970	(60.848)
Altre attività nette	(66.878)	(72.925)	6.047
Capitale circolante netto	92.244	147.045	(54.801)
Immobilizzazioni tecniche	598.852	596.278	2.574
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziari	101.024	101.019	5
Capitale immobilizzato netto	699.876	697.297	2.574
TFR	(144.391)	(185.981)	41.590
Altri fondi	(34.238)	(34.423)	185
Totale fondi	(178.629)	(220.404)	41.775
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	613.491	623.938	(10.447)

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

	2013	2012	Differenze
Ricavi operativi	637.168	665.660	(28.492)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	578.885	610.211	(31.326)
- Altri ricavi	58.283	55.449	2.834
Costi operativi	(626.006)	(686.405)	60.399
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	11.162	(20.745)	31.907
Ammortamenti	(67.213)	(74.218)	7.005
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	0	(8)	8
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(56.051)	(94.971)	38.920



**ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE
PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI
RELATIVI AL BILANCIO D'ESERCIZIO DI TRENITALIA AL 31 DICEMBRE 2013**

1. I sottoscritti Vincenzo Soprano e Enrico Grigliatti, rispettivamente Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Trenitalia, tenuto conto:

- di quanto previsto dall'art. 25 dello Statuto sociale di Trenitalia S.p.A.;
- di quanto precisato nel successivo punto 2;

attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio di esercizio nel corso dell'esercizio 2013.

2. Al riguardo si segnala che:

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



3. Si attesta, inoltre, che:

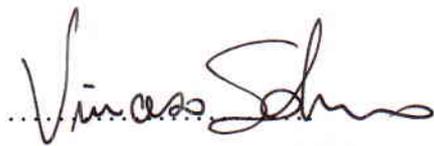
3.1. il bilancio d'esercizio:

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

3.2. La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione di Trenitalia, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

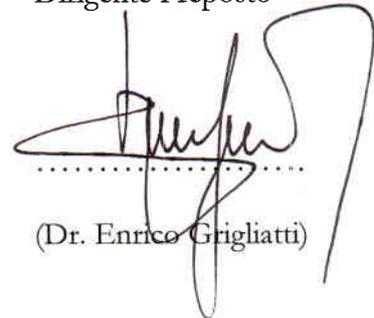
Roma, 26 marzo 2014

Amministratore Delegato



(Ing. Vincenzo Soprano)

Dirigente Preposto



(Dr. Enrico Grigliatti)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO DI ESERCIZIO 2013

Signori Azionisti,

la presente relazione, la quarta predisposta dal Collegio Sindacale, attiene alle attività dallo stesso esercitate nell'ambito del controllo di sua pertinenza. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31.12.2013, in osservanza della normativa vigente in materia di Società per azioni e nel rispetto delle disposizioni statutarie, il Collegio Sindacale ha esercitato l'attività di vigilanza secondo i principi di comportamento raccomandati dal Consiglio nazionale dei dottori commercialisti ed esperti contabili.

Il Bilancio al 31.12.2013 è stato redatto dal Consiglio di Amministrazione, unitamente alla Relazione sulla Gestione, mentre il relativo controllo legale dei conti è stato svolto dalla Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., società a ciò incaricata ai sensi dell'art. 14 del Decreto legislativo 39/2010.

Trenitalia S.p.A, controllata da Ferrovie dello Stato S.p.A., ai sensi dell'art. 2359 del c.c., non ha proceduto alla redazione del bilancio consolidato, atteso l'esonero di cui al terzo comma del D.Lgs. 127/91.

In particolare, il Collegio sottolinea che:

- ha partecipato a n. 9 riunioni del Consiglio di Amministrazione ed ha ottenuto dagli Amministratori dettagliate informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società, ricevendo costanti aggiornamenti sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione; ha partecipato a n. 2 Assemblee della Società;

- si è assicurato che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla legge ed allo Statuto sociale, svolte con diligenza e professionalità e non manifestamente imprudenti, in potenziale conflitto di interessi, o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, o tali da poter compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- ha svolto funzioni di controllo sulle modalità delle scelte gestionali di rilievo economico, finanziario e patrimoniale corrispondenti ai criteri di ragionevolezza e di razionalità economica;
- ha acquisito dati e notizie necessari per la vigilanza, per quanto di propria competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa della società e del sistema di controllo interno;
- ha incontrato l'Organismo di Vigilanza allo scopo di verificare gli adempimenti previsti dal D.lgs n. 231/01 e successive integrazioni e modificazioni, con particolare riferimento all'aggiornamento del "Modello di organizzazione, gestione e controllo", predisposto dalla Società relativamente ai nuovi reati presupposto introdotti dalla normativa nel 2013 ed ai risultati delle verifiche svolte presso le aree considerate a rischio di reato;
- ha ottenuto, dai responsabili di funzione, le informazioni necessarie alla valutazione dell'adeguatezza delle procedure di rilevazione contabile e dell'affidabilità del sistema amministrativo-contabile nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, in merito ai quali la Società di revisione non ha evidenziato la presenza di fatti censurabili;
- ha verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la formazione, l'impostazione e la predisposizione del Bilancio sottoposto alla Vostra approvazione e della Relazione sulla Gestione che lo correda; a tal proposito la Società non ha fatto ricorso all'esercizio di alcuna deroga, come previsto dal quarto comma dell'art. 2423 c.c., e il Collegio ha espresso il proprio assenso in merito all'iscrizione nell'attivo patrimoniale dei costi di impianto ed ampliamento nonché ricerca e sviluppo, ex art. 2426, 1° comma, punto, 5 c.c.;

- ha incontrato il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, il quale ha informato il Collegio sull'attività svolta;
- ha preso atto dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari resa ai sensi dell'art. 25 dello Statuto sociale;
- ha riscontrato che il bilancio d'esercizio fornisce, ai sensi dell'art. 2428 c.c., adeguati informazioni sulla sicurezza, sull'ambiente e sul personale, nonché descrive i principali rischi e incertezze cui la Società è esposta.

ANALISI DEI RISULTATI DELL'ESERCIZIO 2013

L'esercizio 2013 mostra un utile netto di 181,48 milioni di euro, con un decremento di 24,94 milioni di euro rispetto a quello realizzato nell'esercizio 2012.

Si deve peraltro precisare che il risultato netto del 2012 è stato positivamente influenzato dallo stanziamento a conto economico di imposte differite attive per circa 72 milioni di euro.

Il risultato 2013, quindi, rappresenta il frutto dei positivi interventi gestionali, seppur in presenza di negativi segnali fatti registrare dall'economia mondiale nel corso 2013, anche se con ritmi diversi da paese e paese e con una prospettiva di crescita di medio e lungo termine quanto mai incerta.

Ciò posto, si sottolinea come il MOL sia passato dai 1.350,19 milioni di euro registrati nel 2012 agli attuali 1.385,28 milioni di euro, così come ugualmente il Risultato Operativo mostri un valore di euro 431,70 milioni, rispetto ai 418,23 milioni di euro conseguiti nel 2012.

I Ricavi Operativi, pari ad euro 5.497,77 milioni di euro, mostrano una sostanziale tenuta rispetto al 2012, nonostante il completamento dell'entrata del competitor nel mercato dell'AV.

Un miglioramento complessivo, pari a 35,30 milioni di euro rispetto al 2012, si registra, inoltre, nei Costi Operativi, attesa la riduzione dei "costi del personale", peraltro in parte compensata dall'incremento degli "altri costi".



La gestione finanziaria registra un miglioramento complessivo di 32,90 milioni di euro, dovuto principalmente alla riduzione degli oneri finanziari e all'incremento dei proventi finanziari.

Il capitale investito netto passa, invece, dagli 8.252,10 milioni di euro del 2012 agli attuali 8.332,50 milioni di euro del 2013.

EVENTI SIGNIFICATIVI DELL'ANNO 2013

Circa gli eventi che hanno maggiormente caratterizzato la gestione e i risultati dell'esercizio 2013, il Collegio rinvia a quanto puntualmente segnalato, mese per mese, nella Relazione sulla Gestione.

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

Per quanto attiene a fatti intervenuti successivamente alla data di chiusura del bilancio, il Collegio richiama quanto contenuto nella relazione sulla gestione con particolare richiamo ai possibili effetti, peraltro ad oggi non ancora quantificabili, derivanti dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 1345 del 19 marzo 2014.

Il Collegio Sindacale, infine, rileva poi che la Società di revisione, sentita telefonicamente nel corso della stesura della presente relazione, ha comunicato che, da un esame preliminare, non si ritiene debbano essere formulati rilievi, ma solo un richiamo di informativa relativamente ai possibili effetti derivanti dalla sentenza sopra citata.

La Società di revisione, ha in corso di predisposizione la relazione di propria competenza, che sarà consegnata nei termini di legge e sulla quale il Collegio si riserva l'esame.

Il Collegio Sindacale dà inoltre atto che nel corso del 2013 non sono state presentate denunce, ex art. 2408 c.c., né esposti.

Il bilancio dell'esercizio al 31.12.2013 evidenzia in sintesi: un utile di Euro 181.488.615,00 a fronte di ricavi e proventi pari a Euro 5.497.775.626,00 ed un patrimonio netto di Euro 1.916.819.820,00.

10

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

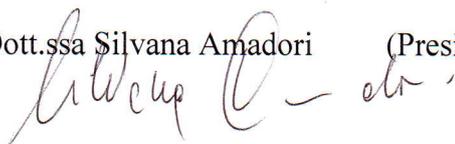
Il Collegio Sindacale, da ultimo, rammenta che il proprio mandato è scaduto con l'approvazione del bilancio 2012 e che, da allora, opera in regime di prorogatio, in conseguenza della revoca della gara per l'assegnazione dell'incarico di revisione legale dei conti, assegnazione sulla quale il Collegio è tenuto a formulare obbligatoriamente la propria proposta.

Il Collegio Sindacale, nel sollecitare quindi l'Assemblea a voler provvedere alla nomina dei componenti il Collegio medesimo, compatibilmente con il realizzarsi delle condizioni che hanno impedito all'attuale Collegio Sindacale di formulare la propria necessaria proposta riguardo alla nomina del soggetto cui affidare la Revisione legale dei conti, ringrazia per la fiducia accordata e formula i migliori auspici per il futuro della Società.

Roma, 2 aprile 2014

IL COLLEGIO SINDACALE

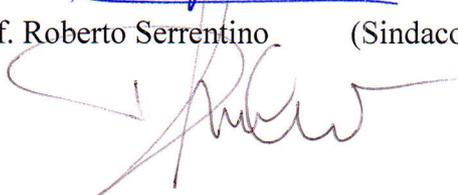
Dott.ssa Silvana Amadori (Presidente)



Dott. Enrico Rossi (Sindaco effettivo)



Prof. Roberto Serrentino (Sindaco effettivo)





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

TRENITALIA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2013

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

All'Azionista
di Trenitalia SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dal prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria, dal conto economico, dal prospetto di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, di Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli amministratori di Trenitalia SpA. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio d'esercizio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 7 maggio 2013.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa di Trenitalia SpA per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Trenitalia SpA. È di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.812.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhler 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Grazioli 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001



richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n° 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Trenitalia SpA al 31 dicembre 2013.

Roma, 8 aprile 2014

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, reading 'Leda Ciavarella', written in a cursive style.

Leda Ciavarella
(Revisore legale)

Trenitalia S.p.A.

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma

www.trenitalia.com